SKRZYDLATA POLSKA

NR 30 (733) ● 25. VII. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

- XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
- DZIEJE LOTNIKA ZE SPIŻU
- PUCHAR BAŁTYKU

„METEOR-1". Krajowa rakieta meteorologiczna, która zapoczątkowała regularne stosowanie w Polsce rakiet do sondowania wyższych warstw atmosfery. O przebiegu pierwszych startów sondażowych piszemy na stronach 10 i 11. Na zdjęciu poniżej: „Meteor 1" na wyrzutni. Aby przygotować rakietę do startu, obsługa musi wykonać 70 kolejnych czynności, z których każda może zadecydować o powodzeniu lub niepowodzeniu przedsięwzięcia. Na zdjęciu z prawej: Nocny start rakiety meteorologicznej „Meteor-1".

Foto: MAREK KOREYWO

EDWARD MAKULA Szybowcowym Mistrzem Polski 1965

PIĄTĄ i jednocześnie ostatnią konkurencją tegorocznych mistrzostw Polski był rozegrany 10 lipca prędkościowy przelot docelowy Leszno—Lublinek k/Łodzi (199 km). Przelot odbywał się w trudnych warunkach atmosferycznych. Tylko pięciu pilotów osiągnęło lotnisko Lublinek. Pozostali lądowali na trasie. Jerzy Popiel na „Zefirze — 3" nie startował. Zwycięzcą konkurencji został Jan Prokop (Stalowa Wola) 65,5 km/h (1000 pkt), 2. Edward Makula (Katowice) 63,8 km/h (991 pkt), 3. Stanisław Wielgus (Warszawa) 55,9 km/h (946 pkt), 4. Jan Wróblewski (Bydgoszcz) 55,3 km/h (943 pkt), 5. Kazimierz Gorzkiewicz (Gdańsk) 49,2 km/h (909 pkt). Następne miejsca zajęli: Franciszek Kępka, Henryk Muszczyński, Rajmund Jakób, Leszek Kuciński i Jerzy Dyczkowski.

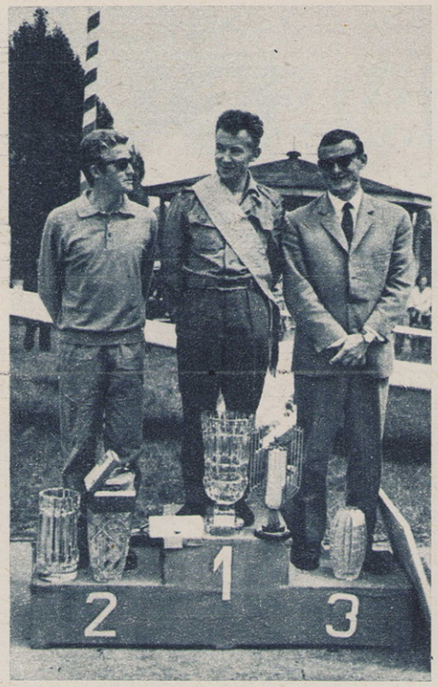
W niedzielę, 11 lipca, o godzinie 12 odbyło się na lotnisku Centrum Szybowcowego w Lesznie oficjalne zakończenie Szybowcowych Mistrzostw Polski 1965. Na uroczystość przybyli m. in.: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, I sekretarz KP PZPR Bernard Hybiak, przewodniczący Prezydium PRN Tadeusz Dudziński, przewodniczący Prezydium MRN Roman Ochociński, członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, z prezesem S. Antosiewiczem oraz reprezentanci aeroklubów regionalnych, przedstawiciele prasy i telewizji, harcerze, mieszkańcy Leszna i okolic.

Końcowe wyniki mistrzostw, uzyskane po rozegraniu pięciu konkurencji, przedstawiają się następująco:

Szybowcowym Mistrzem Polski na rok 1965 został Zasłużony Mistrz Sportu, mgr inż. **Edward Makula** (Katowice) — 4 344 pkt, tytuł **wicemistrza Polski** zdobył **Franciszek Kępka jr** (Bielsko-Biała) — 3 708 pkt. **Na trzecim miejscu** uplasował się inż. **Rajmund Jakób** — (Poznań) — 3 606 pkt, 4. mgr inż. **Henryk Muszczyński** (Ostrów Wlkp) — 3 440 pkt, 5. **Jan Wróblewski** (Bydgoszcz) — 3 407 pkt, 6. mgr inż. **Kazimierz Gorzkiewicz** (Gdańsk) — 3 401 pkt, 7. **Jan Prokop** (Stalowa Wola) — 3 254 pkt, 8. inż. **Stanisław Wielgus** (Warszawa) — 3 241 pkt, 9. **Mirosław Królikowski** (Warszawa) — 3 234 pkt, 10. inż. **Józef Pieczewski** (Łódź) — — 3 091 pkt. Dalsze miejsca zajęte przez poszczególnych zawodników podamy w następnym numerze „Skrzydlatej".

Edward Makula otrzymał puchar Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza, Franciszek Kępka puchar dowódcy Wojsk OPK. Pozostali zawodnicy otrzymali również puchary i nagrody rzeczowe. Nagrodę dla najmłodszego zawodnika w pierwszej dziesiątce wręczono Janowi Wróblewskiemu. Nagrody otrzymały także Adela Dankowska i Pelagia Majewska. Nagrodzonym harcerki wręczyły wiązanki kwiatów.

(m)



MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI LATAJĄCYCH

W dniach 8—11 czerwca 1965 r. odbyły się w Kauhava w Finlandii mistrzostwa świata FAI: modeli szybowców, z napędem gumowym i silnikowym. W mistrzostwach wzięła udział drużyna Aeroklubu PRL (kierownik i trener — M. Opaliński; zawodnicy w klasie modeli z napędem gumowym: W. Niestoj, J. Kosiński i S. Żurad; zawodnik w klasie modeli silnikowych — J. Falęcki).

W kategorii modeli szybowców startowało 59 zawodników z 22 krajów. Zwyciężył A. Bucher (Szwajcaria) przed J. O'Donnelem (Anglia) i K. Bentzenem (Norwegia). 8 pierwszych zawodników miało serię 5 lotów w sumie 900 sekund. O kolejności miejsc zadecydowały 2 dogrywki. Zespołowo zwyciężyła Anglia przed CSRS i ZSRR.

W kategorii modeli z napędem gumowym startowało 66 zawodników z 22 krajów. Zwyciężył T. Koester (Dania) przed W. Matwiejewem (ZSRR) i B. Johanssonem (Szwecja). 12 pierwszych zawodników miało serię 5 lotów w sumie 900 sekund. O kolejności miejsc zadecydowały 4 dogrywki. W Niestoj zajął 13 miejsce (898 sek.), J. Kosiński 28—30 miejsce (863 sek.), a S. Żurad 43—44 (809 sek.). Zespołowo zwyciężyła Szwecja przed Jugosławią i USA. Polska zajęła 7 miejsce.

W kategorii modeli silnikowych startowało 53 zawodników z 21 krajów. Zwyciężył A. Dall'Oglio (Włochy) przed M. Bourgeois (Francja) i E. Wierbickim (ZSRR). 16 pierwszych zawodników miało serię 5 lotów w sumie 900 sekund. O kolejności miejsc zadecydowała dogrywka. J. Falęcki zajął 51 miejsce (525 sek.).

Szczegółowe omówienie techniczne mistrzostw świata zamieścimy w następnych numerach „Skrzydlatej". (w)

X ZLOT DO MORZA

W dniach 26—30 czerwca br. odbył się tradycyjny, tym razem jubileuszowy, X Zlot do Morza, pod protektoratem przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej miasta Gdańska, Prezesa Honorowego Aeroklubu Gdańskiego — Bejma.

W sobotę, 26 czerwca, załogi z poszczególnych aeroklubów regionalnych, poprzez punkt końcowy trasy, meldowały się w godzinach rannych na miecie lotniska w Toruniu. Po miłym i serdecznym powitaniu, jakie zgotowali organizatorzy, dalszy etap do Gdańska. Na trasie zadaniem załóg było odnalezienie i odczytanie wyłożonych znaków, a ponadto — w miejscach masowych zbrodni hitlerowskich na Wybrzeżu — zrzucenie meldunków z szarfami. Przy pomnikach męczeństwa wartę honorową pełnili harcerze, a wieńce i wiązanki kwiatów składali członkowie Związku Bojowników o Wolność i Demokrację.

Po przybyciu na lotnisko we Wrzeszczu, gdzie zawodnicy wykonali próbę lądowania, uczestniczy Zlotu udali się specjalnym autokarem do Krynicy Morskiej; tam przez trzy dni zażywali słońca i morskiej kąpieli.

W poniedziałek (28 czerwca) w godzinach wieczornych odbyło się uroczyste zakończenie Zlotu. Po odczytaniu wyników X Zlotu do Morza, dokonano wręczenia nagród. Jedyna kobieta biorąca udział w Zlocie, Barbara Maciąg z Aeroklubu Jeleniogórskiego, otrzymała od Zarządu Aeroklubu Gdańskiego wiązankę kwiatów. W czasie uroczystości zakończenia był jeszcze jeden miły moment, a mianowicie: senior naszego lotnictwa, Paweł Zołotow, biorący udział w Zlocie poza konkursem otrzymał kryształowy puchar i gromkie „sto lat". Wszyscy zawodnicy biorący udział w Zlocie otrzymali pamiątkowe proporczyki i plakietki zlotowe.

A oto oficjalne wyniki X Zlotu do Morza:

I miejsce — załoga **Aeroklubu Robotniczego** ze Świdnika, pilot — **Stanisław Kasperek** i towarzysz — **Zdzisław Misiewicz;**

II miejsce — załoga **Aeroklubu Olsztyńskiego,** pilot — **Władysław Sitarski** i towarzysz — **Józef Karzel;**

III miejsce — załoga **Aeroklubu Pomorskiego** (Toruń), pilot — **Zbigniew Kudzewicz** i towarzysz — **Witold Czajkowski.**

Organizatorom X Zlotu do Morza, a byli nimi: Aeroklub Pomorski w Toruniu, Gdańskie Przedsiębiorstwo Transportowe Budownictwa oraz Aeroklub Gdański należą się duże brawa za dobrą organizację. Uczestnicy tegorocznego Zlotu na długo pozostawią w pamięci te kilka dni spędzone nad polskim morzem.

Tadeusz Dyszkiewicz

Posiedzenie Zarządu Głównego APRL w Lesznie

W przeddzień zakończenia XI Szybowcowych Mistrzostw Polski, 10 lipca br. odbyło się w Centrum Szybowcowym w Lesznie pienarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Po zatwierdzeniu porządku dziennego oraz przyjęciu protokółu z poprzedniego posiedzenia, Zarząd Główny przystąpił do obrad nad wieloletnim planem działalności Aeroklubu PRL na lata 1966—1970. Szeroka dyskusja rozwinęła się nad planem pracy polityczno-wychowawczej i propagandowej. Dłuższy czas poświęcili członkowie ZG planowi inwestycyjnemu i planowi zakupów. Plan ten przewiduje rozbudowę szeregu obiektów, między innymi Centrum Szybowcowego w Lesznie poprzez budowę budynku internatowego, rozbudowę lotnisk w Nowym Targu, Dajtkach koło Olsztyna, Jasionce koło Rzeszowa, Przylepie koło Zielonej Góry i w Grudziądzu. Przewidywana jest również budowa szeregu zbiorników przeciwpożarowych, a także rozbudowa Lotniczych Zakładów Naprawczych w Krośnie, w celu przystosowania ich do zwiększonych zadań remontowych.

Plan zakupów przewiduje wprowadzenie do eksploatacji w Aeroklubie PRL samolotów PZL-104 „Wilga-2". Planowane są również zakupy z importu spadochronów wyczynowych. Rozpatrywana była także w czasie posiedzenia sprawa produkcji w kraju tego typu spadochronów.

W zakresie zatrudnienia przewiduje się w okresie planu zachowanie obecnego stanu pracowników.

Kolejnym problemem omawianym przez Zarząd Główny były zmiany organizacyjne Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych. Plan przewiduje utworzenie baz terenowych zwiększających operatywność przedsiębiorstwa oraz zmniejszenie kosztów własnych. Bazy takie mają początkowo powstać w Olsztynie, Wrocławiu i Gdańsku. W sprawie organizacji tych baz Zarząd Główny nie podjął jeszcze ostatecznych decyzji, odraczając je do chwili przedstawienia bardziej konkretnych wniosków organizacyjnych i strukturalnych popartych wyliczeniami ekonomicznymi.

Zapadły uchwały ZG APRL o likwidacji i przekazaniu do dyspozycji gospodarki narodowej objektów lotniskowych w Tęgoborzu i Aleksandrowie koło Łodzi.

Zarząd Główny zatwierdził przedstawione projekty regulaminu komisji specjalnościowych APRL. Przyjął również informację o przebiegu realizacji wniosków zgłoszonych w czasie ostatniego Krajowego Zjazdu APRL.

W czasie przerwy w obradach, członkowie ZG gościli na starcie do ostatniej konkurencji XI Szybowcowych Mistrzostw Polski.

(ż)

CO SŁYCHAĆ W LOCIE

Dużym powodzeniem cieszy się połączenie lotnicze z Wrocławia do Warszawy i do Gdańska. Najlepiej charakteryzują ten fakt liczby przewiezionych pasażerów na przestrzeni ostatnich lat. W roku 1963 z Wrocławia na wyżej podanych trasach podróżowało 10 766 pasażerów, w roku następnym 26 702 pasażerów, a na przestrzeni 5 miesięcy bieżącego roku podróż lotniczą odbyło 13 108 pasażerów. Poważny wzrost przewozów pasażerskich jest z pewnością zasługą pracowników Oddziału wrocławskiego i efektem działalności akwizycyjnej.

*

W dniu 8 lipca br. kapitan pilot Bogusław Perkowski lecąc z Wrocławia do Gdańska zapisał na swym koncie drugi milion kilometrów pracy w powietrzu. Dwukrotny milioner pracuje w PLL „LOT" od 1 kwietnia 1955 r., pierwszy milion osiągnął w 1961 r., obecnie jest kapitanem i instruktorem na samolotach Il-14 i Li-2.

*

Ponad 40 pracowników PLL „LOT" zostało wyróżnionych dyplomami przez Stołeczny Komitet Frontu Jedności Narodu za ofiarną i aktywną pracę przy wyborach do Sejmu PRL i Rad Narodowych. Na uroczystym wręczeniu dyplomów w Dyrekcji LOT-u obecna była Pierwszy Sekretarz Komitetu Dzielnicowego PZPR Warszawa-Ochota — Maria Bindas.

*

Ponad 300 pracowników PLL „LOT" bierze udział w V Zakładowej Spartakiadzie Sportowej. Z okazji otwarcia spartakiady na stadionie RKS-Okęcie, odbył się mecz piłki nożnej Dyrekcja — Rada Zakładowa. Mecz zakończył się zwycięstwem drużyny dyrekcyjnej 3:1. Na zdjęciu (od prawej) — kapitan drużyny dyrekcji — Z-ca Dyrektora d/s Technicznych — inż. Włodzimierz Wilanowski, Z-ca Dyrektora d/s Eksploatacji — Kazimierz Wierzbicki, Z-ca Dyrektora d/s Handlowych — inż. Robert Słaby, Dyrektor LOT-u — inż. Jan Zwierzyński oraz Kierownicy Działów — inż. Jerzy Góra i mgr Piotr Król.

(KOB)

Foto: M. Kobrzyński

W SKRÓCIE

W WOJSKOWEJ Akademii Politycznej im. F. Dzierżyńskiego w Warszawie odbyła się 6 lipca br. uroczysta promocja absolwentów jednej z najstarszych i najbardziej zasłużonych polskich wyższych uczelni wojskowych. Wśród absolwentów, którzy ukończyli Akademię z wyróżnieniem i otrzymali medale pamiątkowe, znaleźli się m. in. oficerowie lotnictwa: płk mgr Edward Barszcz, mjr mgr Karol Janik i płk mgr Stefan Ceglarek.

*

W POZNANIU odbyły się z okazji MTP, już po raz siódmy z kolei, zawody balonowe o puchar Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego. Oddział poznański PZF zorganizował także pocztę balonową. Wydano 4 ozdobne koperty oraz specjalne nalepki „Przesyłka balonowa".

*

PILOT Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych, Przemysław Bronikowski, zginął tragicznie w katastrofie samolotu „Gawron", jaka wydarzyła się w czerwcu w pobliżu wsi Dębowa Łęka, powiat Wschowa, w czasie akcji opylania.

*

NA OSTATNIM dorocznym plenarnym posiedzeniu Rady Administracyjnej FAI, która obradowała w czerwcu br. w Paryżu, przyznano m. in. Dyplomy Paula Tissandiera trzem działaczom naszego lotnictwa sportowego: prezesowi Zarządu Głównego APRL, wiceprezydentowi FAI — Stefanowi Antosiewiczowi, sekretarzowi generalnemu APRL — ppłk pil. Krzysztofowi Donigiewiczowi i prezesowi Aeroklubu Gdańskiego, członkowi ZG APRL — prof. Zygmuntowi Franaszczukowi. Dyplomy te zostaną wręczone delegacji APRL na tegorocznej konferencji generalnej FAI.

*

INSTRUKTOR Spadochronowy Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie, Stefan Czerwonka, jako drugi w Polsce wykonał 1 500 skoków spadochronowych. Gratulujemy.

*

NA ZAPROSZENIE Komitetu Centralnego Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa ZSRR przebywała w Moskwie, w czerwcu br. delegacja Zarządu Głównego ZZTD i PLL LOT. Delegacja nasza w składzie: szef personelu latającego — Tadeusz Hendzel, Stanisław Helbert i Eugeniusz Popławski, omówiła w czasie pobytu w Związku Radzieckim zagadnienia norm pracy, warunki socjalne oraz inne sprawy interesujące obie strony.

*

KOSMONAUCI radzieccy — J. Gagarin, W. Tierieszkowa i A. Leonow — przesłali z okazji Dnia Radzieckiej Młodzieży, za pośrednictwem „Sztandaru Młodych", serdeczne pozdrowienia chłopcom i dziewczętom z Polski, życząc im m. in. wielkich sukcesów we wszystkich poczynaniach, służących sprawie pokoju i przyjaźni między narodami.

*

KSIĄŻKA Janusza Meissnera pt. „Żwirko i Wigura" znalazła się na drugim miejscu (1 403 głosy), spośród 25 tytułów, w wyniku Wielkiego Plebiscytu Czytelniczego ogłoszonego w „Sztandarze Młodych" na książki, które powinny stanowić zestaw lektur w turnieju czytelniczym wydawnictwa „Iskry" na rok 1965/1966.

POLSKA Z LOTU PTAKA

WROCŁAW. Piękna stolica Dolnego Śląska wita uczestników licznych w tym mieście lotniczych imprez coraz to nowymi, wyrastającymi jak przysłowiowe grzyby, domami. Szkoda, że zdjęcie obok nie jest barwne i nie oddaje całego piękna kolorowych tynków i balkonów, barwnych dachów i mozaiki placów budowy — wszystkiego, co jest takie urocze dla pilotów latających nad tym ogromnym miastem.

Foto: B. Koszewski

ECHA LOTNIA

W ostatnim numerze „Skrzydlatej" przeczytałem z zadowoleniem — a myślę, że nie tylko ja — list Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, skierowany do przewodniczącego Prezydium DRN Warszawa-Ochota w sprawie pomnika „Lotnika". List ten jest bowiem głosem lotników polskich, którzy za pośrednictwem Głównego Inspektora Lotnictwa wyrażają nie tylko żywe zainteresowanie sprawą budowy pomnika „Lotnika" w Warszawie, ale udzielają poparcia temu przedsięwzięciu.

Myślę więc, że skoro pomnikiem zainteresowały się nasze wojska lotnicze, to realizacja jego budowy nie powinna natrafiać na większe opory, zwłaszcza iż znajduje poparcie szerokich rzesz społeczeństwa. Można się też spodziewać powołania wkrótce Społecznego Komitetu Budowy Pomnika „Lotnika". Okazją do tego najlepszą byłyby — moim zdaniem — zbliżające się w sierpniu Dni Lotnictwa. Warto by nie przegapić tej okazji, akcentującej chyba pięknie przeszłość z teraźniejszością.

Skoro już jestem przy tym temacie — historia i współczesność, to chciałbym zarazem powiedzieć parę słów o nowej formie organizacyjnej naszego krakowskiego muzeum lotnictwa.

Otóż, zarządzeniem prezesa Zarządu Głównego APRL, powołany został z dniem 1 lipca br., w uzgodnieniu z Komitetem Nauki i Techniki, Ośrodek Ekspozycji Lotniczej Aeroklubu PRL w Krakowie (w skrócie — OEL APRL). Celem powołania do życia tego Ośrodka było — po pierwsze: stworzenie warunków do sprawowania opieki nad historycznym sprzętem lotniczym, powierzonym dotąd opiece Aeroklubu PRL, z ramienia którego prace te wykonywał Aeroklub Krakowski; po drugie — stworzenie organizacyjnych podstaw do przejęcia krakowskiego ośrodka przez Komitet Nauki i Techniki i powołanie przez

PRZESZŁOŚĆ i TERAŹNIEJSZOŚĆ

niego w 1966 r. Ośrodka Popularyzacji Techniki Lotniczej i Astronautycznej.

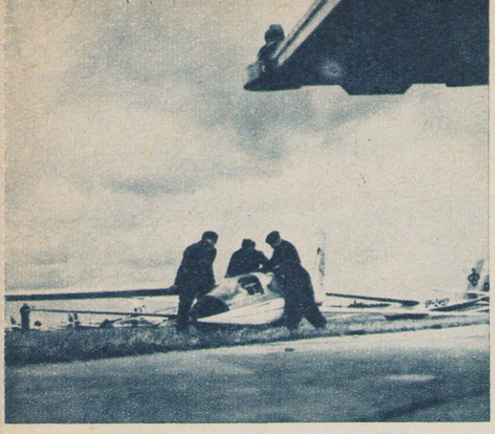
Co tu jest nowego, poza nazwą? A więc nowo utworzony Ośrodek w Krakowie jest teraz jednostką podległą bezpośrednio Zarządowi Głównemu APRL, z tym jednakże, że ZG APRL powierzył Aeroklubowi Krakowskiemu pełnienie czynności nadzorczych nad tym Ośrodkiem. Rzecz jasna, że OEL w Krakowie jest podległy centrali APRL tylko na okres przejściowy, tj. do czasu przejęcia całości spraw związanych z działalnością tego typu placówek w kraju pod bezpośredni nadzór Komitetu Nauki i Techniki, co — jak już wspomniałem — nastąpi w 1966 r. Działalnością Ośrodka na lotnisku Rakowice w Krakowie kieruje teraz kierownik, mianowany przez prezesa APRL.

Tak więc, cały historyczny sprzęt lotniczy i komunikacyjny znajdujący się w Krakowie, a będący własnością Muzeum Techniki w Warszawie, APRL-u, Wojsk Lotniczych oraz inny sprzęt znajdujący się w krakowskim depozycie, będący dotychczas pod opieką Aeroklubu Krakowskiego, został powierzony w całości nowemu Ośrodkowi Ekspozycji Lotniczej APRL.

W tej nowej formie organizacyjnej krakowskiego muzeum lotnictwa — jak nazywamy potocznie ten Ośrodek — Czytelnik, być może, nie dostrzeże od razu zbyt wielkich zmian w stosunku do stanu poprzedniego. Ale tylko pozornie. W rzeczywistości jest to jednak poważny krok naprzód na drodze do powstania muzeum lotnictwa i astronautyki z prawdziwego zdarzenia, jakiego sobie wszyscy gorąco życzymy. Trzeba powiedzieć i to, że za tymi zabiegami organizacyjnymi kryje się żmudna i ofiarna praca całej społecznej Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa, o której na tym miejscu już nieraz pisałem. Członkom tej Komisji, działaczom naszego lotnictwa cywilnego i wojskowego, należy się duże uznanie. Myślę, że uznanie to powinny wyrazić im przede wszystkim nasze instytucje lotnicze, które patronowały akcji muzealnictwa lotniczego.

Komisja Organizacji Muzeum Lotnictwa zasłużyła naprawdę na gorące podziękowanie i słowa uznania.

Ikarus

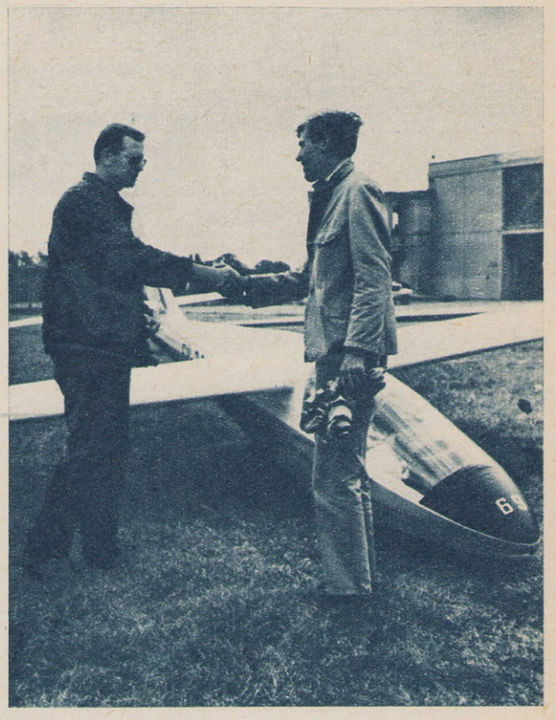


XI SMP

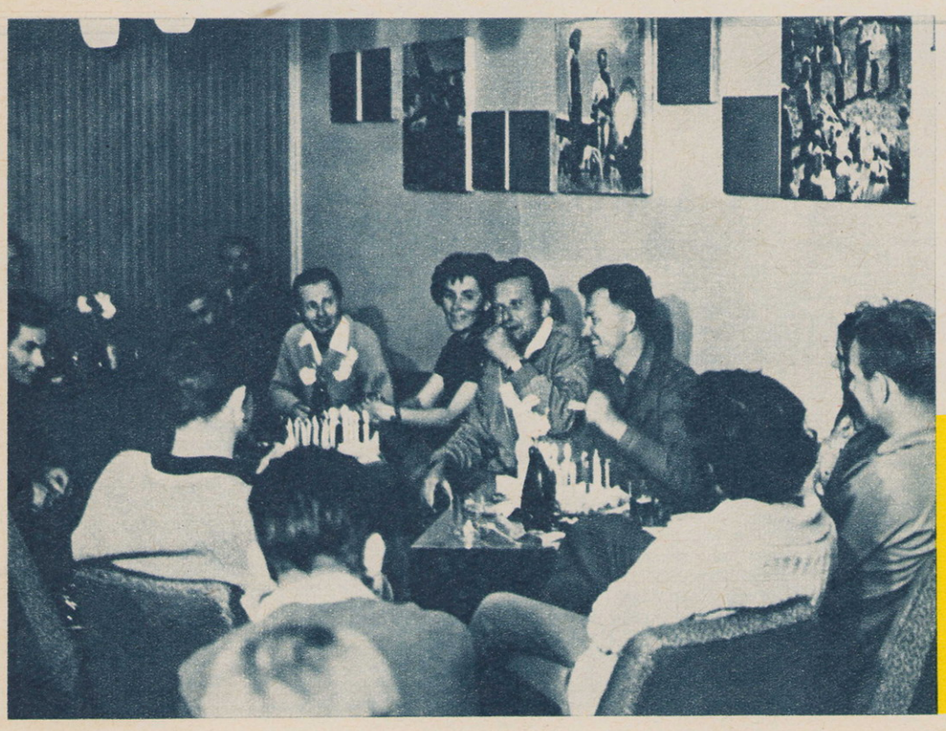
FOTOREPORTAŻ JANUSZA SZYMAŃSKIEGO

Wędrujemy na start. Pochmurne niebo nie skłania do optymistycznych nastrojów. Przy ogonie „Foki" bydgoski szybownik Ludwik Merło.

Na „Foki" w ślad za obiektywem patrzymy przez pryzmat „Zefira 3". Jaka szkoda, że zabrakło go w mistrzowskiej walce nad brytyjską wyspą z lewej. Były instruktor Centrum, obecny pilot PLL LOT Mirosław Królikowski (na zdjęciu (z prawej) w okularach) spisuje się rewelacyjnie na XI SMP. Moje pełne uznanie — mówi warszawski pilot Krzysztof Trzpil.



Wolnych chwil jest na tegorocznych mistrzostwach wiele. Jubilatom, eksmistrzom świata Adamowi Witkowi i Edwardowi Makuli, którzy już po raz 21 startują w różnych zawodach, poświęcono specjalny „wieczór wspomnień". Mój Boże — ile to się zmieniło od czasów „Komarów" i „Jeżyków".



W trudnych warunkach atmosferycznych toczy się walka o miano najlepszego szybownika Polski roku 1965, z której migawki pokazujemy w naszym fotoreportażu z Leszna. Może jutro będzie lepiej?

lowaną na kadłubie. Ta klasyfikacja utrzymała się przez kilka lat. Z czasem jednak określenie „as" i jego reperkusje w psychice ludzi tak nazwanych zaczęły nie podobać się. Opracowano i 1953 roku wprowadzono nowe przepisy o klasyfikacji personelu latającego. W myśl tych przepisów w lotnictwie myśliwskim, bombowym i łącznikowym wprowadzono 3 klasy pilota, przy czym pierwsza jest klasą najwyższą. Klasa świadczy nie tylko o mistrzostwie pilotażu, lecz także o stopniu przygotowania do działań bojowych (np. w lotnictwie myśliwskim walka powietrzna, strzelanie, przechwycenie; w bombowym — rozpoznanie, bombardowanie itp).

Ponieważ znaczenie w walce lotnictwa bombowego i łącznikowego jest mniejsze, kryteria uzyskiwania klas w tych rodzajach wojsk utrudniono ok. 3-krotnie.

Podział pilotów na klasy okazał się bardzo przydatny w codziennej pracy. Sprecyzował szczeble awansu i zadania dla każdej grupy, pozwolił usprawnić programowanie szkolenia.

Trzecią, najniższą klasę pilot z reguły zdobywa w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Warunki jej uzyskania to: posiadanie określonego programem wyszkolenia teoretycznego i praktycznego, wykazania się wymaganym nalotem (łączny czas lotów), oraz pomyślny egzamin teoretyczny i praktyczny przed komisją powołaną przez dowódcę. W przypadku negatywnej oceny z części egzaminu, pilot ubiega się o klasę już w pułku. III klasa oznacza pilota przygotowanego do działań bojowych w dzień, w tzw. zwykłych warunkach meteorologicznych. Dalsze wyszkolenie pilot zdobywa w swoim oddziale bojowym. II klasę można otrzymać także po wykazaniu się kryteriami programu i nalotu oraz egzaminem przed komisją powołaną przez dowódcę (podobnie w przypadku I klasy). I klasę otrzymuje pilot przygotowany do działań bojowych w dzień i w nocy w każdych warunkach i w każdym składzie.

Dla wyjaśnienia dodać tu trzeba, że umiejętność latania w trudnych warunkach meteorologicznych wiąże się ze znajomością całego skomplikowanego systemu środków technicznych, umożliwiających loty w złą pogodę, a nawet lądowanie bez widoczności ziemi.

Przepisy nie określają, w jakim czasie pilot powinien zdobywać kolejne wyższe klasy. Z praktyki wynika, że młody pilot, który z III klasą przychodzi do pułku, średnio w parę lat dochodzi do I klasy.

Jednocześnie kilka lat temu panowała w tej dziedzinie tendencja do szybkiego awansu. Obecnie nie na szybki awans kładzie się nacisk, ale na to, by pilot podnoszący klasy nie tylko umiał wykonywać określone programem zadania — ale także w każdym z nich miał doświadczenie.

Mimo dobrze zdanych egzaminów, kandydat może nie otrzymać klasy; może mu zostać klasa obniżona lub w ogóle cofnięte kwalifikacje. Dzieje się to w takich przypadkach, jak przekroczenie dyscypliny w powietrzu, uszkodzenie sprzętu z własnej winy itp.

Aby utrzymać klasę klasyfikacji, pilot musi w ciągu 12 miesięcy wykonać w ramach własnego treningu, loty doskonalące co najmniej w ilości określonej programem.

Charakterystyczne, że nie jest możliwe zdobycie I klasy z pominięciem II. W ogóle dla nikogo nie przewiduje się ulg z żadnych zadań.

KLASYFIKACJA PILOTÓW MYŚLIWSKICH

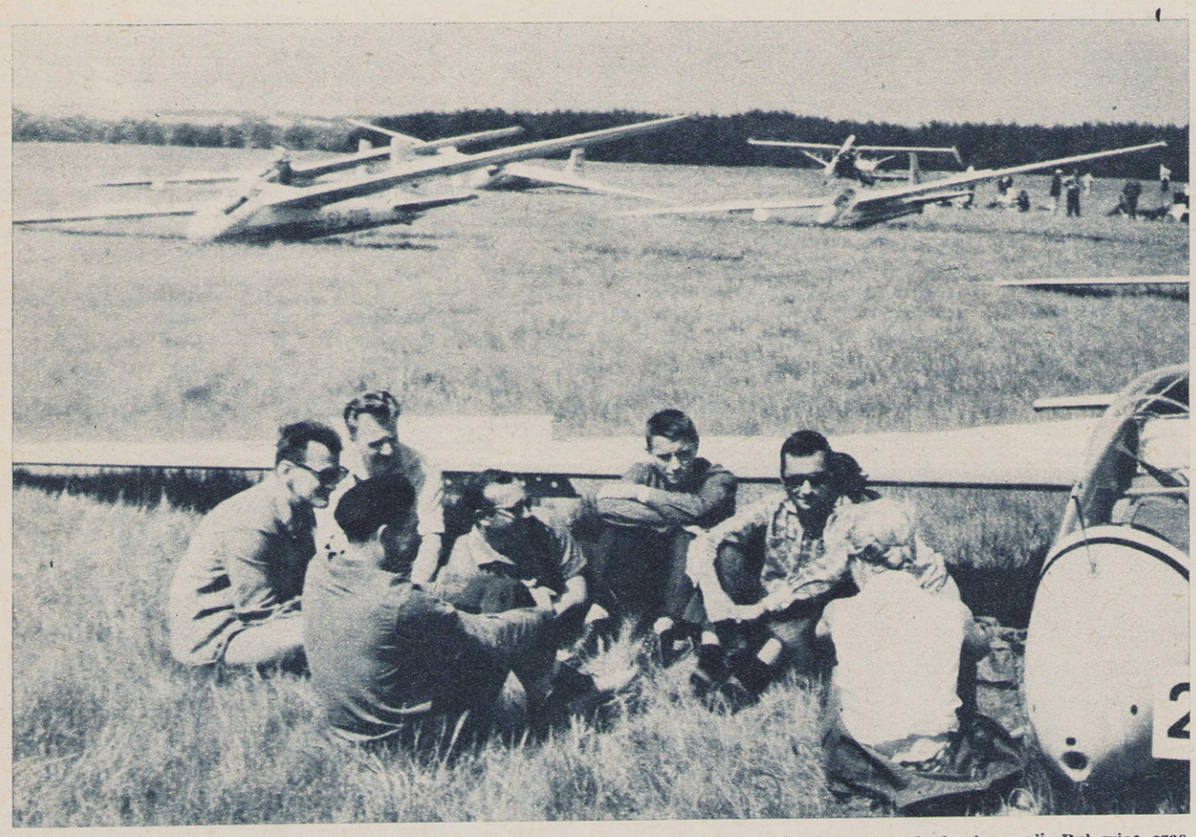
Już przed wojną podjęto w lotnictwie prace nad sklasyfikowaniem personelu latającego według posiadanych umiejętności. Sprawa nabrała szczególnego znaczenia w czasie działań bojowych. Nie tylko u nas. W lotnictwie ZSRR tworzono w czasie wojny jednostki gwardyjskie, tj. oddziały skupiające wyborowy, wyselekcjonowany personel. Niemcy w czasie wojny mieli kilka eskadr tzw. asów, których samoloty były specjalnie znaczone.

Po wojnie w polskim lotnictwie wojskowym element klasyfikacji zaczął przybierać na znaczeniu. Wprowadzono skomplikowany sprzęt, rósł zakres i złożoność zadań bojowych, a równocześnie bojowy kunszt pilotów. Równocześnie latali piloci też dobrzy, nierzadko mistrzowie w pilotażu — ale słabsi pod względem przygotowania bojowego. Należało ich sklasyfikować. Rozkazem ówczesnych władz wojskowych powołano eskadry, asów powietrznych — tych najlepszych wśród najlepszych — na których można było liczyć w najtrudniejszej sytuacji bojowej. Ich samoloty znaczono strzałą wymaPilot ubiegający się o klasę musi przejść na bieżąco przez cały program. Jedynie w szczególnie uzasadnionych przypadkach komisja może zwolnić z części lub całości egzaminu teoretycznego.

Klasę, na wniosek komisji egzaminacyjnej, nadaje dowódca. Z posiadaniem klasy wiąże się pieniężny dodatek do pensji — tym wyższy — im wyższa klasa. Uzyskanie III klasy uprawnia do noszenia tzw. „gapy", tj. odznaki wyobrażającej orła z wieńcem w dziobie, której tradycje sięgają 1919 roku. Klasę pilota poznaje się po cyfrze umieszczonej wewnątrz wianka „gapy". Dowodem, uprawniającym do noszenia odznaki, i cyferki jest legitymacja: koloru czerwonego dla I kl., niebieskiego dla II i zielonego dla III.

(WBP)

Foto: Jerzy Porębski i WAF



Kapryśna pogoda czerwcowa często kazała zawodnikom KZS długo czekać na możliwości startu do konkurencji. Był więc czas na dyskusje o wszystkich niemal problemach szybownictwa.
Foto: H. Kucharski (2)

PO ZAWODACH DRUGIEJ LIGI SZYBOWCOWEJ

W cieniu triumfów naszych reprezentantów w South Cerney znalazły się ostatnio szybowcowe sprawy krajowego podwórka. A mamy na nim do umownego półmetka, przyjętego z końcem czerwca, a więc jeszcze przed mistrzostwami Polski oraz zawodami w Jeżowie i na Żarze, niemałe osiągnięcia. Nie brakuje też i uwag, godnych zanotowania już dziś, póki świeżo są w pamięci. Sądzę, że dobrze się przydadzą jesienią, gdy planować będziemy przyszłoroczny sezon.

Wiele względów wysuwa na czoło spraw szybownictwa wiosny 1965 lisiokąckie Krajowe Zawody Szybowcowe, prościej mówiąc — II ligi. Dwa tygodnie wstecz uczestnik tej imprezy zamieszczonemu w „Skrzydlatej" sprawozdaniu dał tytuł: „Zawody wielkiej szansy". Słowa te w znacznej mierze oddają moją ocenę tego, co w pierwszej połowie czerwca oglądałem w Lisich Kątach.

W dyskusjach przed rokiem o tym, jak utrzymać wysoki poziom sportowy szybownictwa, mimo poważnych ograniczeń finansowych, dużo stawialiśmy na uspołecznienie latania i imprez. Właśnie na I KZS znaleźliśmy potwierdzenie słuszności tych tez. W zawody te czynnie zaangażowały się władze miasta i powiatu grudziądzkiego. Tak partyjne jak i administracyjne. Więcej. Organizacja zetemesowska największego bodaj miejscowego zakładu pracy, Zakładów Przemysłu Gumowego, objęła patronat nad zawodami. Dowody tego patronatu, w który także włączyła się organizacja partyjna i Rada Zakładowa PZP Gum widoczne były w różnej postaci, także materialnej, na każdym kroku. Na zdwojonych obrotach pracował zwykle też ofiarny personel ośrodka. Dołączyli doń z powodzeniem nieliczni specjaliści delegowani z innych klubów.

A nie są to bynajmniej od wielu innych obowiązków społecznie.

Postawiłem na pierwszym miejscu społeczne podejście do spraw latania, do organizacji lotniczych imprez. Tylko bowiem dzięki zrozumieniu i właściwemu wcieleniu w życie tego zagadnienia możliwe było zorganizowanie zawodów II ligi minimalnym kosztem, w ramach zwykłego turnusu szkoleniowego Lisich Kątów. Jestem też przekonany, że jedynie na podobnej zasadzie aerokluby we Wrocławiu, Katowicach, Rzeszowie, Bydgoszczy, Słupsku, Włocławku czy Olsztynie mogły sobie pozwolić na udostępnienie startu do konkurencji po około dwudziestu zawodnikom w zawodach okręgowych. I dlatego wymienionym ośrodkom, podobnie jak i Lisim Kątom, można śmiało pogratulować. Tak samo śmiało, jak bardzo można mieć żal do pozostałych dużych klubów, które zawodów nawet nie planowały. Bo jakby tego nie oceniać, zawsze to dowód, że z tą „społecznością" latania i kierowania klubem kiepsko. Niedaleko szukając chciałoby się zapytać, czy naprawdę sianokosy muszą być największym przeżyciem lotniczego giganta w stolicy?

Pozostawmy te przykre sprawy instytucjom i ludziom nadzorującym działalność aeroklubów, a wracajmy sami do pozytywnych spostrzeżeń z debiutu II ligi. Doszliśmy już do wniosku, że ciekawe a TANIE zawody mogą mieć miejsce. Rozszerzyłbym ten pogląd. Jedynie takie zawody mają przyszłość. I to zarówno w szkołach jak i klubach.

Za wcześnie jest mówić czy II liga i eliminacyjne zawody szybowcowe zdały praktyczny egzamin w życiu. Co to dziecko „Skrzydlatej" jest warte, zobaczymy za kilka lat. Choć jak wynikało z wypowiedzi uczestników KZS, i to nie jedynie tych z pierwszej dziesiątki, wszystkim forma eliminacji do mistrzostw w bezpośredniej walce bardzo odpowiadała. Zwłaszcza tym, którym czcze, grzecznościowe komplementy. Nim zajmę się sprawami lotnymi, drobny przykład stylu pracy. Autorem, redaktorem i wydawcą „Biuletynu" na I KZS był szef propagandy zawodów (Władysław Kitrys, oddelegowany z Bydgoszczy). Robił to niezależnie

Odkąd sięgniemy pamięcią w historię lisiokąckiej szkoły, zawsze znajdziemy w niej Macieja Dobrzańskiego, który swymi cudownymi rękami pielęgnuje i naprawia szybowce od wielu już lat.
Foto: J. Pomianowski (3)

Pelagia Majewska (pierwsza z lewej) w rozmowie z uczestniczkami KZS, znanymi też rekordzistkami Maksymilianą Paszyc i Hanną Badurą. Naszym miłym paniom, mimo serdecznego dopingu Peli szczęście jednak nie dopisało.
Foto: J. Szymański (3)

Ci piloci mają pełne powody do zadowolenia, zajęli bowiem czołowe miejsca w Lisich Kątach. Od lewej: Zygmunt Gumiński (drugie), Stanisław Marliński (trzecie) i Mirosław Nalepa (pierwsze). Życzymy im powodzenia na SMP w przyszłym roku. Foto: St. Jaśko

obowiązki zawodowe uniemożliwiają długotrwałe wyczekiwanie na warunki w celu zdobycia punktów memoriałowych. Zresztą problem memoriału był w Lisich Kątach bardzo częstym tematem dyskusji wśród pilotów. Większość głosów zdecydowanie opowiadała się na „systemem lig", główne braki memoriału upatrując w trudnościach z należytą kontrolą sportową wyników oraz przyzwyczajeniu do latania w dobrych warunkach.

A w Lisich Kątach konkurencje odbywały się przy bardzo zmiennej i trudnej dla szybowników pogodzie. Miało z nią kłopot i kierownictwo sportowe przy ustalaniu konkurencji, mieli jeszcze większe trudności jednodniowi triumfatorzy. Bo właśnie dostosowanie się do warunków dnia czy nawet pory, umiejętność hamowania, zwalniania i sprintu — to zasadnicze walory dobrego zawodnika. W lwiej części tacy znaleźli się w czołówce II ligi i zapewnili sobie awans na SMP. To jedna też z najcenniejszych nauk, którą wynieśli z Lisich Kątów uczestnicy KZS. A dalsza droga w kierunku rozwoju tej wiedzy to studiowanie meteorologii, synoptyki, dokładna obserwacja nieba przed i w czasie lotu, analiza warunków i tak dalej. No i oczywiście rutyna.

Trudno może poznać w skromnym lotniskowym ubraniu wiceprezesa APRL, gen. dyw. pil. Czesława Mankiewicza, który brał udział w Krajowych Zawodach Szybowcowych. Mimo braku treningu, z konkurencji na konkurencję latał coraz lepiej, zajmując w ostatecznym rezultacie ósme miejsce, zapewniające udział w przyszłorocznych mistrzostwach Polski. Życzymy aby poważne obowiązki zawodowe pozwoliły na udział w tej imprezie, a forma sportowa na podobne sukcesy.

Najbardziej kontrowersyjnym tematem, którym dosłownie zamęczali zawodnicy organizatorów, był problem regulaminu. Rzecz w tym, że podobnie jak w zawodach jeżowskich punktuje się miejsca w konkurencji, a nie uzyskany wynik. System ten z wzorów szwajcarskich wprowadził Adam Ziętek, a ostatnio zmodernizował i przystosował do potrzeb lig i eliminacyjnych zawodów — mgr Jerzy Adamek. Czy rzeczywiście jest taki zły? Można łatwo sprawdzić, że przy niewielkiej liczbie zawodników i wyrównanym poziomie wyniki liczone według najprostszego schematu i skomplikowanych wzorów dają te same rezultaty. Licząc na przykład wg regulaminu lig mistrzostwa świata, także Wróblewski byłby mistrzem przed Spänigiem Dlatego uważam, że regulamin ten należy pozostawić na wszystkie zawody regionalne.

W Lisich Kątach natomiast, z uwagi na przygotowanie pilotów do walki w mistrzostwach, byłbym skłonny głosować za zmianą regulaminu na identyczny z SMP. Inna rzecz, że może ten doczeka się wreszcie uproszczenia matematycznego i wprowadzenia, moim zdaniem, niezbędnego współczynnika dnia.

Tyle na razie o II lidze. Wróćmy jeszcze na aeroklubowe gospodarstwo. Z prawdziwą satysfakcją odbieraliśmy informacje o wielu i to poważnych zawodach klubowych. W takiej Bydgoszczy, na przykład startowało 24 pilotów. Podobną liczbę zanotował Rzeszów i Wrocław. Niewiele też mniej było w innych miastach. Ale podobnie jak cieszył nas rozwój idei „Skrzydlatej" — jak najwięcej imprez i zawodów, tak martwi nas dziś niedostateczna troska o ich propagandę. Nasz lotniczy tygodnik nie otrzymywał zawiadomień o niektórych planowanych zawodach. Tylko niektórzy z miejscowych korespondentów postarali się o napisanie krótkiego sprawozdania do „Skrzydlatej". Co robią w takich aeroklubach szefowie propagandy?

Deszczowa chłodna wiosna znacznie obniżyła poziom organizowanych zawodów. To wiemy. Nie czekamy więc tylko na opisy rekordowych przelotów. Wystarczy rzeczowa informacja z tych imprez, na które skromny zespół „Skrzydlatej" nie jest w stanie wydelegować przedstawiciela. Jeśli nie do nas, to do Działu Propagandy ZG APRL, który jak dotąd wykazuje w sprawach imprez regionalnych doskonały desinteressement.

JERZY POMIANOWSKI

Alfred Bzyl był faworytem bydgoskich szybowników. Chciał jednak latać zbyt szybko, co przyczyniło się do kilku przymusowych lądowań i w konsekwencji dalszego miejsca w punktacji końcowej.

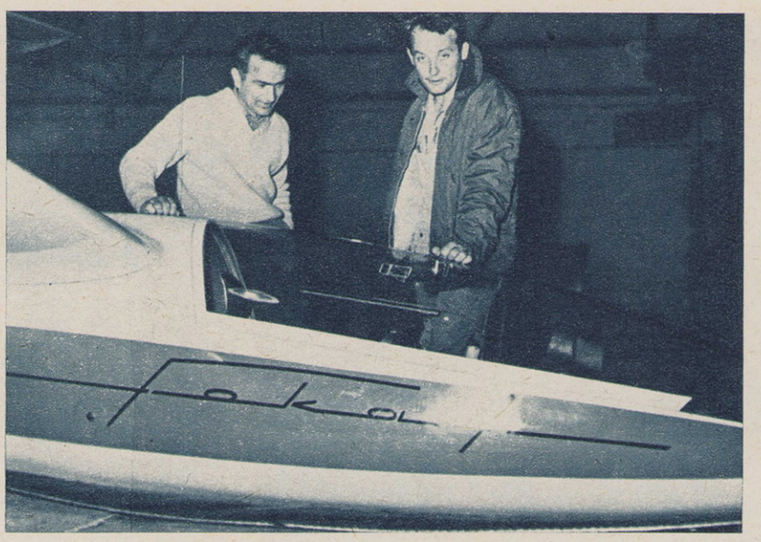
Eugeniusz Pieniążek po dobrych wynikach w pierwszych konkurencjach gorzej się spisał w końcowych próbach i wypadł z pierwszej dziesiątki.

Tylko dla porządku, tak to bowiem wydaje się normalne, wypada odnotować, że personel techniczny (wyżej) spisywał się na KZS wspaniale — samoloty latały całymi dniami. Zawsze sprawne i bez najmniejszych usterek. Pechowców, którzy lądowali na polach (niżej), w trudnych momentach pocieszali najmłodsi kibice.

XI-SMP

•

ROZMAITOŚCI Z LESZNA



TEGOROCZNE Szybowcowe Mistrzostwa Polski są dwudziestą ogólnokrajową imprezą szybowcową. Tradycja tych zawodów sięga roku 1923, kiedy to odbył się pierwszy konkurs szybowców w Białce. Do wybuchu wojny zawody te przeprowadzono sześć razy, natomiast po wojnie czternaście razy. Od 1953 roku zawody rozgrywane są pod nazwą Szybowcowych Mistrzostw Polski, przy czym za zdobycie pierwszego miejsca w klasyfikacji końcowej pilot otrzymuje tytuł Szybowcowego Mistrza Polski na dany rok kalendarzowy.

★

Przyjemnym i jednocześnie wzruszającym momentem otwarcia tegorocznych mistrzostw było wręczenie pilotom wiązanek kwiatów przez najmłodsze pociechy — dzieci sławnych szybowników: Anetę Paszyc, Jacusia Dankowskiego, Joasię Pieczewską, dwie córeczki Popielów i dwóch synów Jakóbów. Dzieciom tak się spodobała ta impreza, iż chciały kilkakrotnie wręczać kwiaty.

★

Niedzielny wieczór zapoznawczy, w dniu otwarcia mistrzostw, upłynął w niezwykle koleżeńskiej atmosferze. Na uwagę zasługiwały dowcipne prezentacje poszczególnych zawodników, oczywiście przeplatane piosenkami. Ze szczególnym przyjęciem spotkały się momenty dekorowania mistrzów. I tak skronie Jana Wróblewskiego przyozdobiono wieńcem z liści dębowych (ponadto wręczono mu palmę „pierwszeństwa"). Franciszek Kępka otrzymał grzebień do „przeczesywania" swych kolegów-zawodników i płyn mający go ochronić przed ukąszeniami w czasie mistrzostw. Natomiast Edkowi Makuli nałożono królewski płaszcz z gronostajami. Były brawa, deklamacje i kawa.

★

Jeden z pilotów holujących został skierowany na określony teren przygodny w celu ściągnięcia szybowca wraz z zawodnikiem z przelotu. Kiedy jednak holownik znalazł się w rejonie lądowania zawodnika zapytał przez radio: „Gawron" do „53", podaj dokładne miejsce lądowania. Po dłuższej chwili „53" odpowiedział: nie mogą..., ponieważ jestem w powietrzu. Pilot holujący jeszcze raz grzecznie poprosił i zakończył: odpowiadaj poważnie „53". Jakie było jego zdziwienie, gdy rzeczywiście zobaczył pilota numer „53" w powietrzu. W Lesznie przeprowadzono szybką konfrontację zgłoszeń poszczególnych lądowań. Winnym okazał się telefon. Dzięki słabej słyszalności „szóstkę" dosłyszano jako „piątkę". Przelot holownika, mimo wszystko, okazał się bardzo na czasie, bowiem w tym rejonie lądowały dwa inne szybowce. Zresztą w tym dniu wszystkie szybowce lądowały na trasie. Było co zbierać z terenu.

★

W mistrzostwach startuje poza konkursem Jerzy Popiel na szybowcu wysokowyczynowym Zefir-3. Piękna linia, niemal rakietowa sylwetka tego szybowca oraz osiągi, napawają otuchą, że sprzęt tego typu przysporzy nam wiele sukcesów na skalę światową. Jurek Popiel, aktualnie pracujący jako pilot doświadczalny, przeleciał już na Zefirze-3 ponad tysiąc kilometrów. Mówię już, bo w chwili, gdy piszę tę notkę, do zakończenia mistrzostw pozostało jeszcze sześć dni. Do tej pory najwięcej punktów uzyskał właśnie Jurek Popiel na Zefirze-3, oczywiście w klasyfikacji poza konkursem.

★

Piloci-uczestnicy mistrzostw utworzyli na mistrzostwach fundusz zakładowy tworzący się z przymusowej daniny zawodników. Owa danina, w postaci kary za zajęcie trzech pierwszych miejsc w poszczególnych konkurencjach, jest skrupulatnie ściągana przez skarbnika funduszu zakładowego. W przypadku nieukończenia konkurencji płaci winowajca — SZERYF, czyli kierownik sportowy mistrzostw, którym jest Józef Dankowski. Jak do tej pory Szeryf nie zapłacił jeszcze daniny.

★

Instruktor Centrum Szybowcowego, a na tegorocznych mistrzostwach kierownik startu, Janusz Kolanowski obchodził 5 marca br. niecodzienny jubileusz — dwudziestolecie pracy w szybownictwie. W okresie swojej aktywnej działalności był instruktorem szybowcowym, szefem wyszkolenia oraz kierownikiem różnych służb na mistrzostwach organizowanych w Lesznie. Szkolił w szkołach szybowcowych: Drożki, Rzadkowo i Leszno, przy czym spod jego instruktorskiej ręki wyszło około sześciuset pilotów szybowcowych. Ponieważ uroczystość dwudziestolecia aktualna jest do końca roku 1965, my ze swej strony składamy wyrazy uznania Jubilatowi za dotychczasową pracę i jak najlepsze życzenia dalszej owocnej działalności w szybownictwie.

★

Od trzech lat redaktorem Biuletynu Prasowego Mistrzostw jest red. Mieczysław Szyk, pracownik Polskiej Agencji Prasowej w Warszawie, przy czym od dwóch lat biuletyn ten redaguje wspólnie z Adamem Zientkiem, pilotem doświadczalnym SZD i jednocześnie publicystą szybowcowym. Okazuje się, iż red. Mieczysław Szyk zadebiutował jako korespondent w szybownictwie wiadomościami przekazywanymi z Inowrocławia w roku 1951 do Ilustrowanego Kuriera Polskiego w Bydgoszczy. Oby dalej z niesłabnącą energią zajmował się nadal sportem szybowcowym w Polskiej Agencji Prasowej.

★

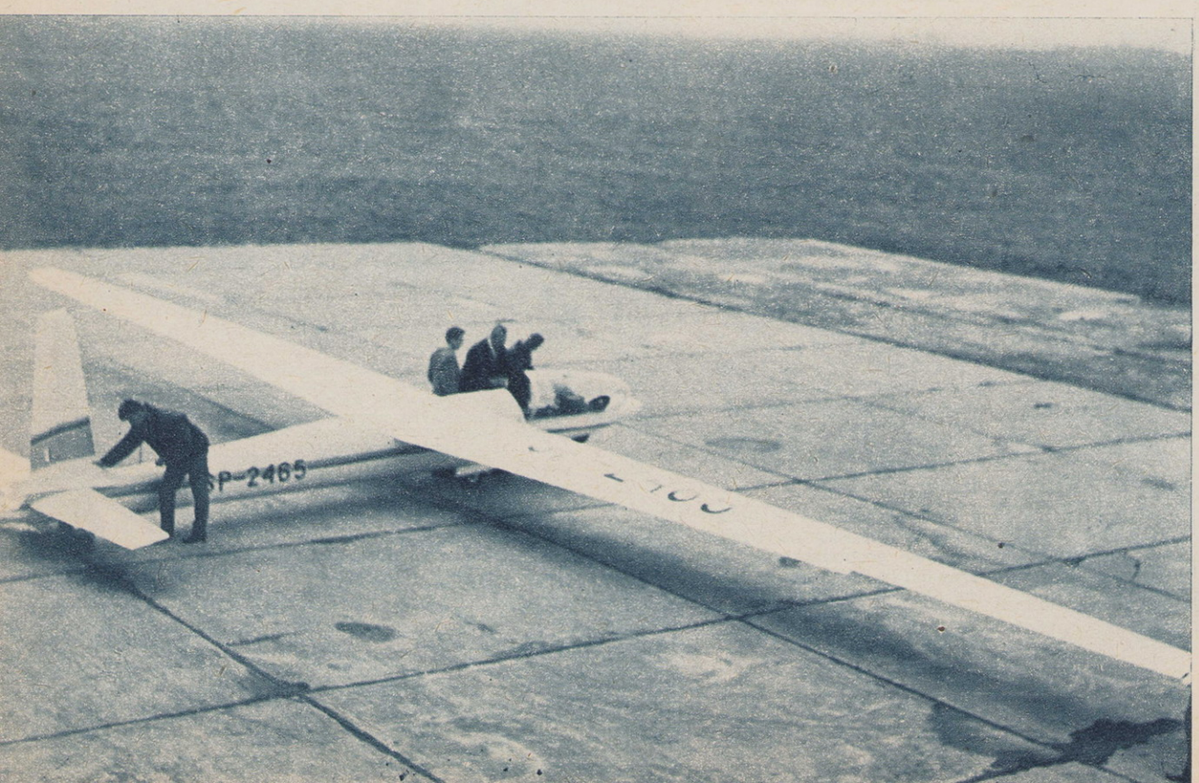
Dwaj byli mistrzowie świata w szybownictwie opowiadali, na zorganizowanym przez zawodników wieczorze (który w imieniu startujących pilotów przygotowali Pelagia Majewska i Andrzej Kmiotek, o swoich startach w 21 zawodach szybowcowych. Otóż ci dwaj Zasłużeni Mistrzowie Sportu wielokrotnie startowali w zawodach na terenie kraju i za granicą, a ponadto bronili barw polskiego szybownictwa na mistrzostwach świata. Po krótkim zagajeniu przez Andrzeja Kmiotka, przed Edkiem Makulą i Adamem Witkiem, położono dwa duże placki drożdżowe. Każdy z tych placków ozdobiony był 21 świeczkami, które każdy z Jubilatów zapalał w miarę relacjonowania wspomnień z poszczególnych imprez szybowcowych. Oczywiście, cała uroczystość odbyła się przy lampce wina, zakupionego ze złożonych pieniędzy przez zebranych w kawiarence na lotnisku... do buta Andrzeja Kmiotka. Po zakończeniu 42 opowieści, dwaj bohaterowie wieczoru, po mistrzowsku zdmuchnęli wszystkie świeczki i pokrojonymi przez siebie plackami (trzeba przyznać, iż ciasto było bardzo smaczne) osobiście częstowali zebranych. Edward Makula stwierdził z humorem na zakończenie: Mam już za sobą 21 imprez szybowcowych, jestem więc szybownikiem dojrzałym. Dopiero teraz otwierają się przede mną możliwości startu w różnych zawodach szybowcowych.

★

Oprócz Jurka Popiela, również poza konkursem, startuje Maksymiliana Paszyc (znana czytelnikom „Skrzydlatej" jako Czmielówna, oczywiście nim wyszła za mąż) na szybowcu dwumiejscowym typu „Bocian". Jej pasażerką jest nauczycielka ze Świętochłowic, która przeszła szkolenie szybowcowe w ubiegłym roku. Aktualnie jest członkinią Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Otóż popularna szybowniczka wystartowała 4 lipca br. do rekordowego lotu docelowego na odległość 630 km. Tego właśnie dnia, po odholowaniu w rejon Krosna Odrzańskiego, odczepiła się o godzinie 9.25 i poleciała na wschód. Po przeleceniu około 300 km niepomyślne warunki atmosferyczne zmusiły ją do odwrotu z trasy.

★

Druga konkurencja przyniosła wiele emocji i niebezpiecznych sytuacji zawodnikom. Tego dnia wiele szybowców — a jak niektórzy obliczyli, aż ponad dwadzieścia „Fok" — krążyło w jednym kominie termicznym. Tłok był ogromny, przy czym niektórzy piloci zachowywali się w czasie krążenia nie „fair". Na drugi dzień spokojny i stanowczy głos Szeryfa w tej sprawie wszystko uregulował. Takie sytuacje nie miały już miejsca do końca mistrzostw. (m)



DZIEJE „LOTNIKA" ZE SPIŻU

Powyżej — Tutaj na Placu Unii Lubelskiej w Warszawie stał pomnik „Lotnika". Poniżej — w tym miejscu, na rondzie u zbiegu Aleji Żwirki i Wigury z ulicą Wawelską, zaproponowała m. in. ustawienie odbudowanego pomnika „Lotnika" grupa radnych DRN Warszawa-Ochota, w związku z czym pozwoliliśmy sobie na poniższy fotomontaż.

Pomniki, jak ludzie, mają swoje życiorysy. Więc warto poświęcić słów kilka historii „Lotnika" i jego twórcy profesorowi Edwardowi Wittigowi. Popularny w okresie międzywojennym stołeczny „Lotnik" stanął na cokole na placu Unii Lubelskiej w roku 1932. Ale dzieje odlanej w brązie postaci, która wsparta o śmigło zdaje się unosić w przestworzach, są znacznie starsze, sięgają początków lat dwudziestych.

Nie było rzeczą przypadku, że właśnie do profesora Edwarda Wittiga zwróciła się grupa lotników z prośbą o zaprojektowanie pomnika dla jednego z poległych pilotów. Artysta był wówczas u szczytu swej rzeźbiarskiej sławy. Po długich poszukiwaniach twórczych, jego talent znalazł najpełniejszy wyraz w rzeźbach klasycznych, monumentalnych. Wittig urodził się w roku 1879. W latach 1897—1907 studiował w Akademii Sztuk Plastycznych w Wiedniu, a następnie w Paryżu. Właśnie w stolicy Francji obserwował pierwsze pionierskie próby ludzi lotnictwa. Po wielu latach, w związku z odsłonięciem „Lotnika" w Warszawie, artysta napisze:

„Lotnictwo, które uważałem zawsze za jeden z niezbędnych elementów naszego życia współczesnego, interesowało mnie od pierwszych swych poczynań. Mieszkając przed wojną stale w Paryżu mogłem śledzić każdy postęp lotnictwa (pierwsze wzloty Santos-Dumonta), a będąc darzony przyjaźnią wielkiego uczonego, inż. Stefana Drzewieckiego, chluby nie tylko naszego, lecz i światowego lotnictwa — spędziłem niejednokrotnie wiele godzin — słuchając jego teorii i wywodów, które przekonywały mnie, że statek powietrzny jest jedynym sposobem rozwiązującym problemat lotu człowieka w powietrzu i że latanie stanie się wkrótce normalnym zjawiskiem jak wszystko, co jest potrzebne życiu. („Ku czci poległych lotników", Warszawa, 1933.)

Sprawy i problemy lotnictwa nie były więc artyście obce. Wittig pierwszy szkic „Lotnika" w glinie wykonał w Paryżu jesienią 1921 roku. Niebawem artysta przedstawił go grupie lotników w kraju. Szkic spotkał się z ogólną aprobatą. Już w pierwszym projekcie artyście udało się przedstawić ideę ogólniejszą, ogarniającą ludzi lotnictwa w ogóle, a nie tylko jednego bohatera przestworzy. Wittig od początku swej pracy nad „Lotnikiem" hołdował zasadzie, którą później wyraził następująco:

„Lotnik w przestworzu ze swoją umiejętnością, odwagą i poświęceniem jest tylko sam i w tej samotności jest najwspanialszy. Wszelkie symbole, wszelkie atrybuty są mizerne i pomniejszałyby go. Ta prawda rzeczywistości harmonizuje z prawdą sztuki, która wymaga jak najmniejszej ilości szczegółów przy jak największym napięciu uczucia."

W Warszawie powstał komitet budowy pomnika „Lotnika". Wykonanie projektu powierzył on prof. Edwardowi Wittigowi. Jesienią 1922 roku artysta przystąpił do pracy w swej pracowni przy ulicy Wiejskiej. W styczniu następnego roku odbył się pokaz projektu, który, podobnie jak pierwszy szkic, spotkał się z bardzo pozytywną, wręcz entuzjastyczną oceną. Miało jednak upłynąć jeszcze wiele lat, zanim człowiek w lotniczym kombinezonie, odlany w brązie, stanął na cokole na placu Unii Lubelskiej. Brak odpowiedniej pracowni uniemożliwiał dalsze prace nad pomnikiem. W tej sytuacji artyście przychodzi z pomocą Ministerstwo Rolnictwa, które oddaje do dyspozycji Wittiga wielką pracownię przy ulicy Senatorskiej w Warszawie.

Prof. Edward Wittig, twórca pomnika „Lotnika" w Warszawie.

W 1925 roku artysta sprowadza do pomocy nad powiększeniem figury pomnika swego współpracownika, Włocha G. Fei'a. W tym okresie rzeźbiarzowi pomagał także Tadeusz Bojarski. 24 czerwca 1927 roku wielka postać „Lotnika" była już gotowa w glinie. Prace nad odlewem w gipsie trwały sześć tygodni. Odlew gipsowy został wystawiony na Krajowej Wystawie w Poznaniu, gdzie spotkał się z ogromnym zainteresowaniem zwiedzających. W 1930 roku odlanie figury „Lotnika" w brązie powierzono firmie „Kranc i Łempicki". Firma ta, mimo iż po raz pierwszy wykonywała tego typu prace, doskonale wywiązała się ze swego zadania. Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż pomnik „Lotnika" był pierwszym tej wielkości pomnikiem wykonanym całkowicie w kraju. Uroczyste odsłonięcie nastąpiło w listopadzie 1932 roku na placu Unii Lubelskiej wobec licznie zgromadzonych tłumów. Kilka dni przed tą uroczystością, przedstawiciel czasopisma lotniczego „Lot Polski" przeprowadził rozmowę z twórcą „Lotnika". Warto zacytować z niej ciekawsze fragmenty:

„Plac Unii Lubelskiej. Wchodzimy za parkan. Między rusztowaniami, w siatce z belek i desek — olbrzymi twór prof. Wittiga — Pomnik „Lotnika".

...Zastajemy prof. Wittiga rozmawiającego z członkami komisji. Profesor pali nerwowo papierosa. Decydujące chwile — montaż odlewu pomnika na granitowym cokole...

— Kiedy kilku entuzjastów — mówi prof. Wittig — powzięło myśl zbudowania pomnika polskim lotnikom, mieli oni do rozporządzenia 300 marek. Przy czym Warszawa nie posiadała dużej pracowni i trzeba było ją budować. Pomnik tu stojący będzie dowodem, co może energia i entuzjazm... Miejsce na pomnik sam wybrałem i obstawałem przy nim, uważając je za doskonałe w naszych warunkach, mimo że miasto z całą kurtuazją proponowało mi wiele innych placów.

Odlew „Lotnika" jest pierwszym tej wielkości odlewem wykonanym w Polsce. Uważam, że wykonanie jest bez zarzutu i że można się nim wszędzie pochwalić.

Forma cokołu, jest moim zdaniem, idealnym akompaniamentem do mego dzieła." („Lot Polski", listopad 1932, nr 11—119.)

W czasie okupacji pomnik „Lotnika", do którego bardzo przywiązali się warszawiacy, podzielił los innych zabytków naszej narodowej kultury. Został pocięty przez hitlerowskich barbarzyńców (pozostał jedynie cokół). Po wojnie większość stołecznych pomników w różnych latach została z pietyzmem odtworzona i powróciła na swoje miejsca. Pomnik „Lotnika" nie wrócił...

RAJMUND KULIŃSKI

POLSKA RAKIETA METEOROLOGICZNA

„Meteor-1"

DZIEŃ 16 czerwca 1965 r. przejdzie do historii polskiego rakietnictwa i polskiej meteorologii, jako data, która zapoczątkowała regularne stosowanie rakiet krajowej konstrukcji i produkcji do sondowania wyższych warstw atmosfery.

Na piaszczystej plaży nad Bałtykiem w rejonie Ustki wystrzelono kolejno dwie rakiety typu „Meteor-1", jedną w południe, drugą o północy. Oba starty udały się bezbłędnie, rakiety zdały egzamin „na piątkę".

Minuty przed startem. Jakkolwiek spoczywająca w tej chwili na stalowej wyrzutni rakieta nie przedstawia się imponująco, to jednak stanowi dumę polskich konstruktorów i naukowców. Daleko jej do rozmiarów potężnych rakiet kosmicznych, długość jej bowiem wynosi 2,5 metra, a ciężar 32 kG. Ale jest dobrze przystosowana do swego zadania, jakim jest sondowanie atmosfery, informowanie meteorologów o kierunkach i prędkościach wiatrów wiejących na wysokościach ponad 30 kilometrów.

Gdy obsługa startowa ustawiła pierwszy człon rakiety na prowadnicach wyrzutni, a następnie zamocowała drugi człon, technicy przystąpili do precyzyjnych czynności, związanych z kontrolą urządzeń i przygotowaniem do startu. A sprawa ta wcale nie jest prosta.

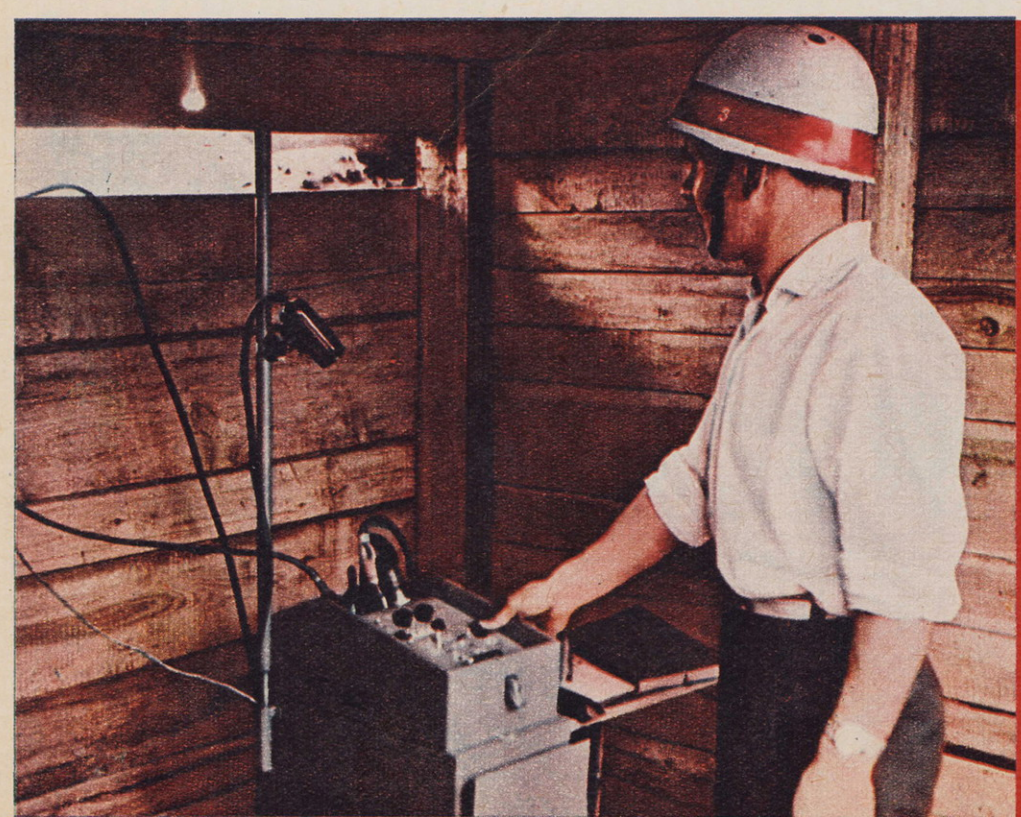
Kierownik grupy startowej inż. Grzegorz Pawlak czyta kolejno punkty instrukcji, a jego koledzy wykonują czynności z największą uwagą i precyzją. Punktów takich jest aż 70, a każdy z nich równie ważny; niestaranne wykonanie którejkolwiek czynności, złe połączenie kabla, mylne nastawienie zapłonnika czy wiele innych, może nie tylko spowodować błąd w starcie i locie, ale i fatalne następstwa dla całej grupy ludzi zatrudnionych wokół wyrzutni.

Nareszcie wszystkie czynności zostały już wykonane i kierownik grupy podaje rozkaz: — Wszyscy do schronu!

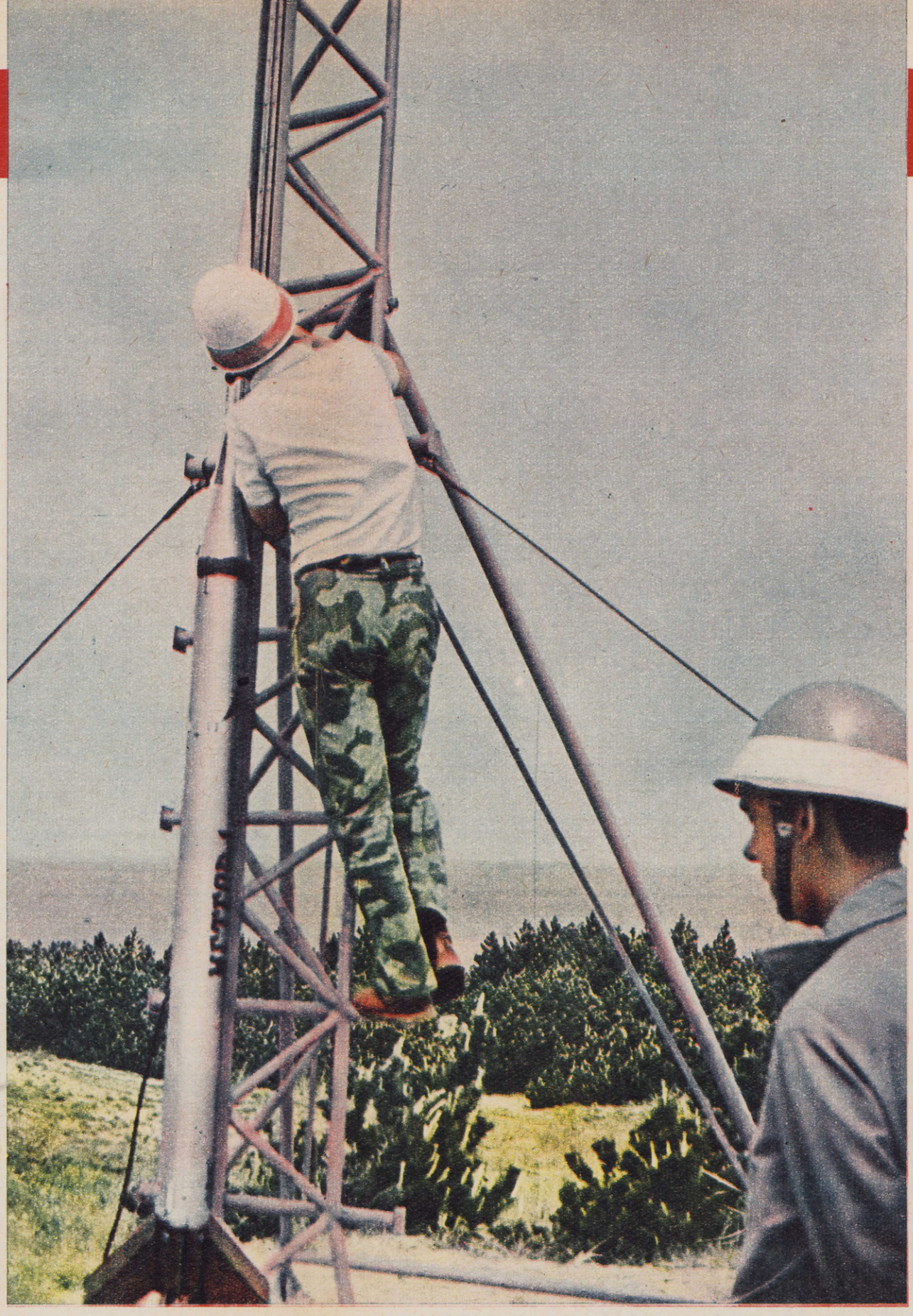
W małym ziemnym bunkrze odległym o 50 metrów znajduje się pulpit startowy z szeregiem wyłączników i przycisków, zespół akumulatorów i polowe aparaty telefoniczne; na zewnątrz schronu, oparta na dużym trójnogu, celuje obiektywem zdalnie sterowana kamera filmowa. Jest godzina „minus 4 minuty", a więc start dokładnie za 4 minuty. Jeden z techników podnosi wysoko w górę pistolet rakietnicy i naciska spust. Pod niebo wylatuje żółta rakieta, na znak, że wyrzutnia jest w stanie gotowości startowej. Znak ten zobaczą ludzie z obsługi gniazd radarowych i również zarządzą u siebie stan gotowości. Ich anteny kierunkowe muszą być w tym czasie dokładnie wycelowane na określony punkt w stratosferze, aby przechwycić sondę.

Wszyscy obecni mają na głowach hełmy ochronne. Na wszelki wypadek. Z rakietami nie ma żartów i choć wypadki zdarzają się niezwykle rzadko, trzeba zawsze liczyć się z możliwością rozerwania rakiety przy starcie, czy też zejścia jej z toru i rozerwania się gdzieś w pobliżu.

Decydująca chwila. Technik Jerzy Zygiel naciska przycisk startowy na stanowisku dowodzenia w schronie.



Zdjęcia MAREK KOREYWO



Umieszczenie drugiego członu rakiety „Meteor-1". Na dalszym planie widać morze.

Zbliża się „minus jedna minuta", ktoś z obsługi strzela w górę zieloną rakietę, ktoś podchodzi do pulpitu startowego, zrywa plombę, odrzuca blaszaną pokrywę i odsłania przycisk startu. Kierownik grupy nie spuszczając oka z sekundomierza zaczyna głośno liczyć: gdy dochodzi do „minus dziesiątej sekundy", technik przy pulpicie włącza PS (pogotowie startowe). Zapala się zielona żarówka.

Teraz sekundy wydłużają się, a każda z nich przynosi coraz większe napięcie. Technik stojący przy pulpicie opiera dłoń o krawędź, a kciuk kładzie lekko na przycisku. Nie odrywa oczu od wyrzutni, którą widać w słońcu przez szczelinę schronu.

— ...pięć, cztery, trzy, dwa, jeden — skanduje suchy głos kierownika; wszyscy zatrzymują oddech i słyszą tylko bicie własnych serc.

...zero — Kciuk zdecydowanie zwiera przycisk, a w tym samym momencie przez szczelinę schronu widać oślepiający błysk, słychać grzmot wybuchu, a ziemia jak gdyby kołysze się.

Chociaż z natężeniem wpatrywaliśmy się w miejsce, gdzie rakieta spoczywała na wyrzutni, nie zobaczyliśmy nic oprócz oślepiającej kuli. Rakieta poszła jak pocisk z armatniej lufy.

Jeszcze zagrzechotało coś wysoko w górze, przewaliło się w powietrzu echem i umilkło. A zaraz potem dobiegł nas z wysoka głuchy i szeroki wybuch. — Rakieta przekroczyła barierę dźwięku — powiedział ktoś w schronie.

— Zaraz usłyszymy spadający silnik — dodał kierownik grupy. Istotnie, wysoko w górze, gdzieś nad morzem rozległ się warkot jak gdyby spadającej bomby. Zagrzechotał jeszcze przez sekundę i zamilkł. Silnik rakietowy spadł w morze.

Kierownik spojrzał na sekundomierz: — plus 60 sekund. Koniec pogotowia, możemy wyjść ze schronu.

Gdy w palącym słońcu ocieraliśmy pot z czoła, zadzwonił telefon. — Tu wyrzutnia — głos kierownika jest spokojny, ale czuć w nim napięcie. Od oczekiwanej bowiem wiadomości zależy, czy wszyscy uczestnicy startu będą mogli cieszyć się sukcesem, czy martwić niepowodzeniem. Na szczęście sukces jest. Telefonuje gniazdo radarowe z wieścią, że „obłok dipoli przechwycony został na wysokości 37 kilometrów".

A więc start całkowicie udany, zarówno samo wyrzucenie rakiety, jak i wykonanie zadania sondażowego w stratosferze.

Obłok dipoli. Rakieta „Meteor-1" składa się z dwóch członów: pierwszy z nich jest silnikiem, którego zadaniem jest wynieść na odpowiednią wysokość drugi człon będący właściwą sondą meteorologiczną. Gdy po 80 sekundach od chwili startu osiągnie on wysokość 37 km, rozerwie się i wyrzuci drobne igiełki ze szkła i metalu. Pod wpływem wybuchu igiełki te rozproszą się w obłok, a wskutek odbijania fal elektromagnetycznych wysyłanych przez radary, umożliwią obsłudze naziemnej śledzenie kierunku i prędkości wiatru. To jest właśnie rakietowy sondaż atmosfery.

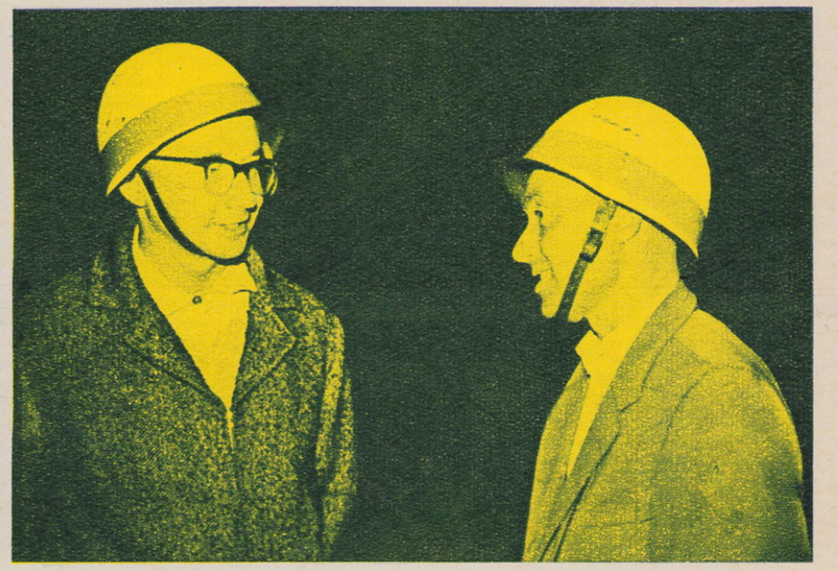
Tak więc udane starty w dniu 16 czerwca br. zapoczątkowały nowy rozdział w historii polskiej meteorologii. Rakietowy sondaż meteorologiczny wszedł do regularnych czynności i zgodnie z programem Światowego Interwału Geofizycznego będzie dokonywany przynajmniej 4 razy do roku. W ten sposób Polska weszła do grupy krajów przodujących w zakresie rakietnictwa meteorologicznego.

Poważny ten sukces jest owocem kilkuletniej pracy polskich rakietników, którzy jeszcze przed 1960 r. zajmowali się konstruowaniem małych rakiet. Pierwszym sukcesem było wystrzelenie małych rakiet (osiągających pułap 3 km) na Pustyni Błędowskiej pod Olkuszem w 1958 r. Dokonała tego grupa młodych wychowanków Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie pod kierunkiem mgra inż. Jacka Walczewskiego. Pionierska i pełna wynalazczej inwencji praca tych ludzi została szybko oceniona przez Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny i zyskała poważne poparcie. Gdy w ciągu następnych lat udało się opracować zasadnicze założenia techniczne większej rakiety, która byłaby przydatna do celów meteorologicznych, PIHM zamówił w Instytucie Lotnictwa w Warszawie prototyp takiej rakiety. Od 1962 r. nad tą rakietą pracowała grupa specjalistów pod kierunkiem mgra inż. Jerzego Haraźnego.

Połączone wysiłki dwóch grup rakietników i meteorologów dały znakomity wynik.

„Meteor-1" jest pierwszym z serii rakiet, która zapewne będzie długa i będzie przynosiła coraz lepsze wyniki. Już obecnie rakietnicy z Instytutu Lotnictwa mają na ukończeniu typ 2, bardziej ulepszony, który pozwoli osiągnąć jeszcze większy pułap, a tym samym będzie mógł śmiało konkurować z podobnymi rakietami meteorologicznymi w krajach przodujących technicznie.

MAREK KOREYWO



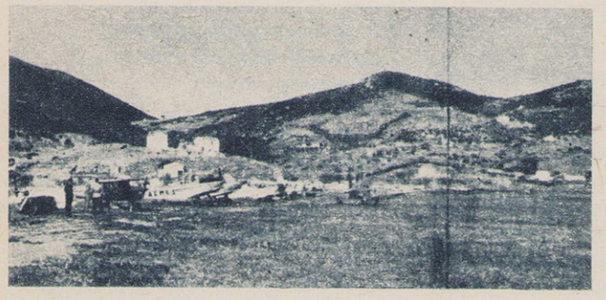
Oto dwaj główni twórcy sukcesu: mgr inż. Jacek Walczewski z Krakowa (z lewej) i mgr inż. Jerzy Haraźny z Warszawy.

Napoleońska Elba ma lotnisko

Jedna z najpiękniejszych wysp włoskich, Elba, położona malowniczo na Morzu Tyreńskim w odległości 10 kilometrów od wybrzeży Toskanii, uzyskała niedawno nowe możliwości łatwego dostępu dla turystów — nowoczesne lotnisko w miejscowości Marina di Campo. Czas lotu samolotem komunikacyjnym z największego miasta północnych Włoch — Mediolanu — wynosi niecałe półtorej godziny. Na lotnisku Marina del Campo mogą też oczywiście lądować samoloty turystyczne i sportowe. (Zdjęcie poniżej).

Lotnisko położone jest w pobliżu głównego miasta Elby — Portoferraio. Jego budowę zrealizowało mieszane towarzystwo włosko-szwajcarskie Societa Aeroporto dell'Elba.

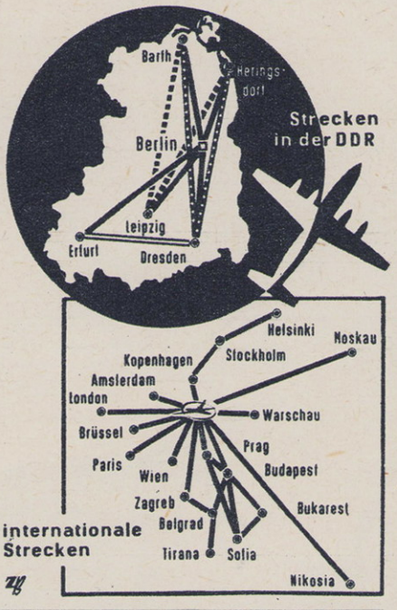
Wiecznie zielona Elba słynie ze wspaniałego, łagodnego klimatu, olbrzymich plaż i oczywiście pamiątek po Napoleonie, który tu przebywał na wygnaniu. W antycznym Portoferraio turyści mogą zwiedzać pałacyk, w którym mieszkał cesarz, zaś w głębi wyspy, wśród wzgórz, tzw. Wille Napoleońską (Villa Napoleonica), ze wspaniałymi widokami na morze. (z)



Jan Wróblewski otrzymuje puchar od lady Brabazon, wdowy po pionierze lotnictwa brytyjskiego.
Foto: „Aviation Magazine"

INTER-FLUG

Lotnicze towarzystwo „Interflug" (NRD) stale rozwija swą działalność. Obok mapka połączeń wewnątrzkrajowych i zagranicznych według stanu na lato — 1965. Zainteresowanym warto podać, że w Warszawie przy ul. Kruczej zostało otwarte przedstawicielstwo Interflug.



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

FRANCJA. Zamieszczone obok zdjęcie to jedyny znak „polskości" na X Szybowcowych Mistrzostwach Świata w oczach specjalnego wysłannika „Aviation Magazine", który swoją relację zatytułował bez żenady: François Henry — mistrz świata w szybownictwie. W tekście artykułu znajdujemy wiele różnych uwag, między innymi specjalne uznanie dla szybowca Späniga D-36, ale ani słowa o naszych pilotach. A pokazany na zdjęciu z lady Brabazon Jan Wróblewski został tylko określony jako „pierwszy w klasie otwartej".

FRANCJA. W zawodach szybowcowych okręgu paryskiego, które odbyły się w dniach 5, 6 i 7 czerwca zwyciężył Henri Guillemin na „Austrii". Guillemin ma wylatane 850 godzin na szybowcach i 1 200 na samolotach, jest szefem wyszkolenia jednego z aeroklubów.

CSRS. Jiri Benesz zdobył 15 w tym kraju diamentową odznakę szybowcową. Ostatni warunek — przelot otwarty ponad 500 km — wykonał w Polsce na trasie Wrocław — Hrubieszów. Na szybowcu „Demant" pokonał trasę 520 km z prędkością 79,402 km/h. Benesz był w naszym kraju z okazji III Mistrzostw Szybowcowych Wrocławia, których rozegranie uniemożliwiła zła pogoda.

CSRS. 5 czerwca zakończyły się I Okręgowe Zawody Szybowcowe w Horicach będące eliminacją do przyszłorocznych mistrzostw kraju. W zawodach zwyciężył Frantisek Malek (Rana) na VT—116 przed Alfredem Vorechovskym (Dvur Kralove) również na VT—116. Odbyły się cztery konkurencje, ogółem startowało 25 pilotów, przeleciano 10 788 km.

CSRS. Na lotnisku Nitra odbyły się VIII szybowcowe mistrzostwa Słowacji, w których wzięło udział 30 zawodników. W okresie dwóch tygodni rozegrano siedem konkurencji, z których pięć punktowano. Triumfował Milan Friso (Nitra) przed Geiza Markovicem (Presov) i Karolem Kerepesi (Lucenec).

CSRS. Bratnie lotnicze pismo „Letectvi + kosmonautika" zorganizowano w aeroklubie Rana mistrzostwa szybowcowe dla kobiet o przechodni puchar redakcji.

USA. W czerwcowym numerze amerykańskiego miesięcznika „Soaring" znajdujemy opis instalacji tlenowej dla szybowca 1-26 (maszyny produkowanej przez wytwórnię Schweizera i niezwykle reklamowanej). Instalacja ta pozwala na loty do wysokości rzędu 13 000 metrów. Cena wynosi 219 dolarów. Podkreślając zalety poszczególnych elementów aparatury (na przykład maska posiada wewnątrz mikrofon do radiostacji) autor drobiazgowo wylicza ceny, ujmując temat wybitnie „pod prywatnego posiadacza". Ten sam „Soaring" poświęca wiele miejsca i pięknych słów zmarłemu niedawno drowi W. B. Klempererowi pionierowi szybownictwa niemieckiego i amerykańskiego, który wykonał pierwszy przelot długości 16 mil, a w roku — 1930 odkrył „idealne dla szybowników" lotnisko Elmira. Niemiec z pochodzenia, w Stanach Zjednoczonych przebywał od 1924 roku.

USA. Na liście pilotów szybowcowych z kategorią „C" ostatni z numerem 3 017 znajduje się Gordon Young. Warunkiem uzyskania tej kategorii jest wykonanie pięciominutowego lotu żaglowego ponad miejscem startu, lub lot powyżej 30 minut, gdy start odbywał się za samolotem (odczepienie nie wyżej 650 m).

Ale fala...

Rekordy wysokościowe w szybownictwie należą do pilotów amerykańskich. Indywidualnie najlepszy wynik uzyskał Paul F. Bikle — 14 102 m a na szybowcu dwumiejscowym L. Edgar i E. H. Klieforth — 13 489 m. Trudno się temu dziwić, gdy obejrzy się zamieszczone obok zdjęcia wykonane z początkiem bieżącego roku w stanie Colorado.

Takie właśnie chmury altocumulus lenticularis wykorzystywali szybownicy na obozach falowych, które odbyły się w dniach 18—29 stycznia i 15—26 lutego br. w Colorado Springs. Piloci dysponowali dwoma szybowcami 1-26, jednym K-7 oraz dwumiejscowym 2-22. Wszystkie maszyny jednomiejscowe wyposażone były w kompletną aparaturę tlenową. Do holu używany był samolot Piper Super Cub, który z lotniska mieszczącego się na wysokości 2 400 m dolatywał w rejon wznoszeń falowych mieszczących się około 40 km dalej w czasie 40 minut i na wysokości rzędu 5 000 m (z szybowcem na ogonie!).

Jak wynika ze sprawozdania (zamieszczonego w „Soaringu") z obozu piloci, którzy latali na fali, nie mieli większego doświadczenia. Nie trafili też na „właściwe" ich zdaniem warunki. Dlatego też plon tej imprezy wyniósł „tylko" osiem przewyższeń diamentowych oraz 15 złotych nie licząc „innych przyjemnych lotów".

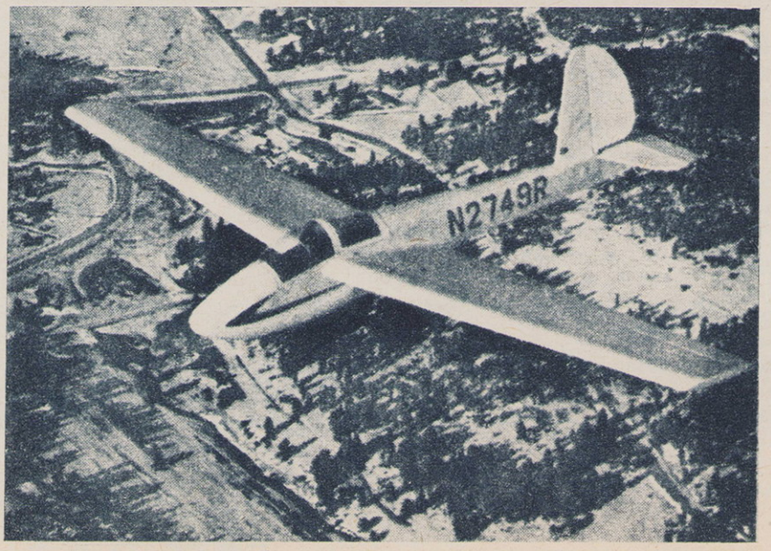
Z ciekawszych wyników na uwagę zasługuje rekord stanu Colorado, a także Południowej Rodezji tamtejszej pilotki Karoliny Rowe. Uzyskała ona maksymalną wysokość około 11 000 metrów, w tym 7 200 m przewyższenia. To nie wszystko! Na wysokości tej miała Rowe jeszcze wznoszenie około 3,5 m/sek. ale kończył się zakres barografu.

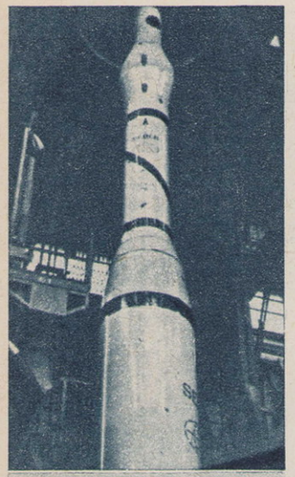
Jeszcze jeden charakterystyczny moment. Amerykańscy piloci starannie omijają rotory holując się od razu na większą wysokość nawiązując bezpośredni kontakt ze wznoszeniami falowymi. Odczepienia z reguły miały miejsce nie niżej niż 3 tysiące metrów.

Autor artykułu o obozie falowym w Colorado Springs utrzymując swoją wypowiedź w tonie niemal reklamowym sporo miejsca poświęca na ceny. I tak koszt godziny holu wynosi 20 dolarów, a nocleg (z widokiem na góry!) 2 dolary.

Na zdjęciach obok: Wielopiętrowy altocumulus lenticularis o zasięgu, lekko licząc, kilkanaście tysięcy metrów (wyżej) i Melvin L. Goldman z klubu w Chicago nad Black Forest wraca z lotu falowego (niżej).

Foto: „Soaring"





„SAPHIR"

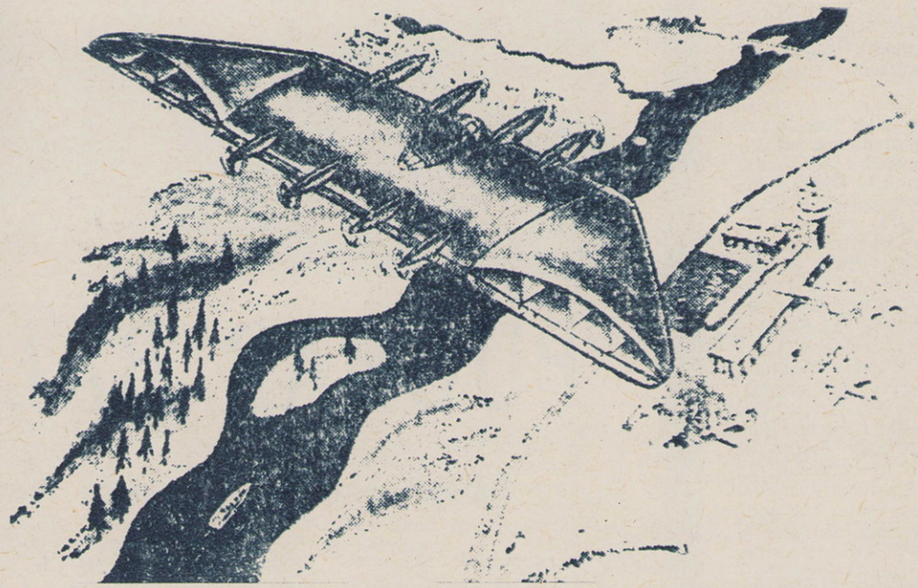
5 lipca 1965 r. dokonano w bazie Hammaguir w Algierii pomyślnej próby startu francuskiej rakiety VE-231 „Saphir". Jej długość wynosi 17,777 m, ciężar — 18 T.

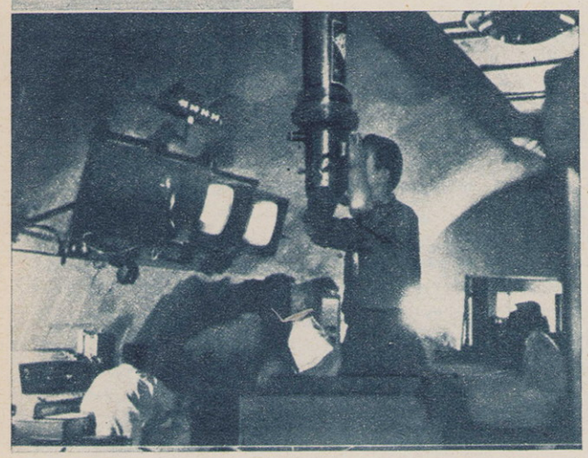
Jak wiadomo, „Saphir" ma wejść w skład trzystopniowej rakiety nośnej „Diament", która w końcu br. lub na początku 1966 r. ma wprowadzić na orbitę okołoziemską pierwszego francuskiego sztucznego satelitę.

Na zdjęciu powyżej — Rakieta „Saphir"; poniżej — fragment stanowiska dowodzenia w bazie rakietowej w Hammaguir na Saharze.

LATAJĄCY GIGANT DLA 2000 PASAŻERÓW

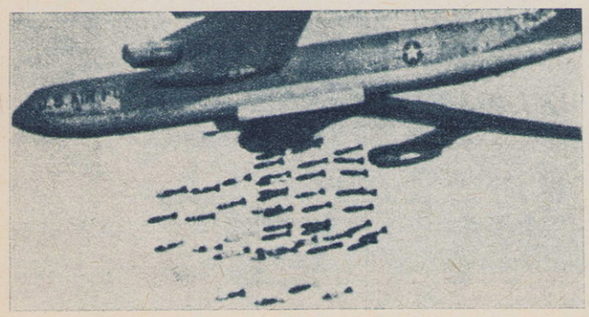
Radziecki konstruktor inż. Borys Blinow opracował projekt olbrzymiego samolotu komunikacyjnego, który będzie mógł zabierać około 2 000 pasażerów. Ma to być latające skrzydło o ciężarze przy starcie 550 ton, rozpiętości 127 m, długości — 24 m i wysokości 3,7 m. Samolot będzie rozwijał prędkość 620 km/h. Start samolotu ma się odbywać z wykorzystaniem zjawiska poduszki powietrznej. O projekcie tego samolotu wspominał również dr inż. Oleg Antonow w wywiadzie zamieszczonym w jednym z poprzednich numerów naszego tygodnika. Na rysunku zaczerpniętym z radzieckiej gazety „Komsomolska Prawda" widzimy projektowany samolot — gigant. Prasa radziecka podaje, że konstruktorowi tego samolotu udało się pomyślnie rozwiązać skomplikowane problemy stateczności związane z układem latającego skrzydła. W tym celu skrajne części płata otrzymały charakterystyczne „kieszenie".





NA PÓŁNOC OD SAJGONU...

...Bez przerwy trwają bombardowania pozycji partyzantów wietnamskich i rejonów w Wietnamie Północnym. Amerykanie oprócz samolotów myśliwsko-bombowych stosują ostatnio ciężkie bombowce B-52, które począwszy od 18 czerwca rozpoczęły dalekie rajdy z baz na wyspie Guam. Bombardowania „dywanowe" domniemanych miejsc pobytu partyzantów nie dały, jak przyznają Amerykanie, rezultatów. Ofiarami krwawych nalotów stają się dzieci, starcy i chorzy w szpitalach, mimo iż oficjalne komunikaty wojenne ze sztabu gen. Westmorelanda mówią o „obiektach wojskowych". Poniżej: B-52 bombarduje.



- **W czasie trwania** ostatniego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu, bawiąca tam z wizytą delegacja radzieckich konstruktorów lotniczych udała się do Modane-Avrieux i zwiedziła kompleks zabudowań francuskich zakładów przemysłu lotniczego ONERA. Udział w wycieczce wzięli: Andriej Tupolew, Oleg Antonow, Michaił Mil, Mikojan, Aleksander Jakowlew i syn Sergieja Iljuszyna.

- **W Vichy** (Francja) odbył się II Festiwal Międzynarodowy Filmów Lotniczych i Astronautycznych. Gośćmi Festiwalu byli radzieccy kosmonauci Gagarin, Komarow, Jegorow i Fieoktistow.

- **Włoska** wytwórnia Agusta wystawiła na salonie paryskim dwa ciekawe śmigłowce: A-105 i A-105 B. A-105 jest to maszyna dwumiejscowa, osiągająca prędkość 185 km/h i wyposażona w turbinę Turbomeca (Agusta TAA-320), zaś A-105 B posiada cztery miejsca, osiąga prędkość przeciętną 210 km/h i dysponuje zasięgiem 500 km.

- **Indyjskie** linie lotnicze „Indian Airlines" zakupiły dodatkowo dwa samoloty „Caravelle". Zakłady Sud-Aviation sprzedały ogółem 201 samolotów tego typu.

- **Oddane** zostało do użytku nowe lotnisko dla samolotów sportowych i turystycznych w La Mole — St. Tropez, w najbardziej ożywionym ośrodku ruchu turystycznego południowej Francji.

- **Zawody** w akrobacji samolotowej o puchar Leona Biancotto odbędą się w Dax, w dniach 29.IX.—3.X. br. Obecnie odbywają się we Francji eliminacje do tych zawodów.

- **Pierwsza** transantarktyczna linia lotnicza prowadzi z Capetown (Płd. Afryka) do Christchurch (Nowa Zelandia).

- **Pierwszymi** pasażerami radzieckiego samolotu Ił-18, który zainaugurował loty na nowo otwartej linii Brazzaville — Moskwa, byli kongijscy studenci, mający studiować w ZSRR.

- **Przedłużeniu** do 3 000 m ulegnie pas startowy budapesztańskiego portu lotniczego Ferihegy. Rozbudowie ulegnie również budynek dworcowy.

- **Austriackie** linie AUA posiadają cztery samoloty odrzutowe „Caravelle". Noszą one następujące nazwy: „Wien" (Wiedeń), „Tirol" (Tyrol), „Salzburg" i „Karnten" (Karyntia). W ruchu wewnątrz krajowym są również używane dwa DC-3, nazwane „Edelweiss" i „Enzian".

SŁAWNI LOTNICY

Od najmłodszych lat interesował się lataniem. Dość wcześnie wstępuje do lotnictwa i zostaje wysłany do Algieru. Tam zorientował się jednak szybko, że długo będzie musiał czekać na urzeczywistnienie swych marzeń. Toteż gdy dowódca jednostki ogłosił przed zebranymi oddziałami, że ośrodek algierski poszukuje spadochroniarzy, kapral Valentin zgłosił się na ochotnika. W niedługim też czasie mając dziewiętnaście lat — było to w 1938 roku — wykonał swój pierwszy skok spadochronowy. Trzy lata później był już instruktorem spadochronowym, miał stopień sierżanta i ponad 80 wykonanych skoków z samolotu.

Pod koniec 1942 roku przybył do Wielkiej Brytanii, aby walczyć w oddziałach spadochronowych. Skierowany do ośrodka spadochronowego przeszedł jeszcze raz cały cykl szkolenia spadochronowego od początku. W połowie 1944 zostaje wyrzucony na terenie Francji na czele sześcioosobowego oddziału, biorąc czynny udział w wielkiej inwazji aliantów. Wybuchający — w czasie jednej z akcji — pocisk zranił mu ramię, unieruchamiając rękę na długie miesiące.

Leo Valentin

Z początkiem 1948 roku skacze z wysokości 5 600 m bez aparatu tlenowego. Wykonuje opóźnienie 81 sekund, otwierając spadochron na 400 m. Tego samego roku dokonuje skoku z wysokości 6 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu bez użycia aparatu tlenowego. Od dłuższego czasu pracował nad nowym stylem spadania, nazwanym później „pozycją Valentin". Rok później zakończył służbę wojskową, ponieważ w czasie jej trwania nie mógł kontynuować swoich doświadczeń i powrócił do życia cywilnego.

Pierwsze jego doświadczenie w charakterze człowieka-ptaka doszło do skutku w 1950 roku. Oglądało go 300 tysięcy osób. Po wielu uciążliwych próbach i eksperymentach nadszedł dla niego wymarzony dzień ogromnego sukcesu. Po starcie z lotniska Orly, na pokładzie samolotu DC-3, i uzyskaniu wysokości 3 000 m wykonał skok z zamkniętymi skrzydłami. Po chwili otworzył skrzydła i wykonał lot szybowcowy na przestrzeni pięciu kilometrów. Został człowiekiem-ptakiem.

Dwa lata później, Leo Valentin — sławny skoczek francuski i jednocześnie człowiek-ptak, wykonując na terenie Anglii swój 701 skok ze spadochronem, podczas którego miał zademonstrować swoje skrzydła, poniósł śmierć. (m)

Tajemnica czarnej tablicy

ZACZNĘ chyba pisać powieści kryminalno-przygodowe. Na razie studiuję Agatę Christie i szukam odpowiedniego nazwiska dla mojego detektywa i bohatera. Proszę sobie wyobrazić — parę tygodni temu napisałem felieton pod tytułem „Nasze igrzyska", piętnując ślamazarną sprawozdawczość naszych ośrodków małego lotnictwa. Konkretnie wymieniłem Aeroklub Grudziądzki, przygadując tamtejszym kierownikom i posądzając ich o okropne zaniedbania, jakich dopuścili się nie ogłaszając i nie publikując wyników zawodów radiomodeli.

Okazuje się, iż palnąłem wielkie głupstwo, bo jak wynika z listu, który otrzymałem niedawno od Jana Michalskiego, szefa modelarstwa Aeroklubu Grudziądzkiego, wyniki były aktualnie zapisywane na tablicy i to nie kredą, a tuszem japońskim przydzielonym z APRL. Jeśli tuszem, to zapewne na jakimś kartonie. Jeśli były na tablicy, to dlaczego (i tu potrzebny jest jakiś detektyw) dwaj przedstawiciele Wydziału Modelarstwa obecni w Lisich Kątach twierdzili wręcz, że żadnych wyników nie było, i na moją bardzo energiczną interwencję otrzymałem artykuł bez wyników, to jest bez punktacji. Przyznaję, że byłem nieco zdziwiony, bo znam pana Jana Michalskiego jako doskonałego organizatora i komisarza. No, ale cóż, ja musiałem mieć materiał o zawodach jak najszybciej i nie mogłem czekać, aż ktoś się zdecyduje i prześle wyniki do naszej redakcji. Zresztą nikt by i nie przesłał, bo — cytuję list pana Jana — „inż. Trzciński spisywał dla „Skrzydlatej" wyniki, a na zapytanie, czy poda je do waszej wiadomości, odpowiedział, że tak... W takiej sytuacji pisze Michalski — nie wysłałem wam wyników". Miał rację tylko w niewielkim stopniu, bo nic by się nie stało, gdyby zrobił tak, jak stale robi na przykład wrocławski szef modelarstwa — wysłał list dworcowy, polecony, expres lotniczy, przez umyślnego gońca itp. — i nieporozumienie wówczas by nie istniało.

Jaki finał? Dla mnie bardzo zagadkowy. Na własne oczy widziałem (a ci, co mnie znają, wiedzą, że żadnych alkoholi nie pijam) zdjęcie tajemniczej tablicy — i ono właśnie utwierdziło mnie w przekonaniu, co do nieco niewłaściwego postępowania komisji zawodów. To była zapewne fata morgana, albo inne siły nieczyste. Nie mam najmniejszych podstaw, by nie wierzyć przedstawicielowi APRL inż. Trzcińskiemu, nie mam takichże podstaw, aby nie ufać panu Michalskiemu. Zwracam uwagę, że nasi Czytelnicy, a o nich też chodzi (i to przede wszystkim!) nie znają w dalszym ciągu oficjalnej punktacji. Poprosiłem zatem Wydział Modelarski o oficjalne sprawozdanie podpisane przez wiceprezesa A. Gr. Tadeuszu Rucińskiego, a nadesłane do APRL z datą 2 czerwca (zawody odbyły się 22—23 maja).

Teraz dopiero mogę podać punktację, bodaj trójki najlepszych: 1 — E. Kurowski 530 pkt., 2 — Wiesław Schier — 520 pkt., 3 — T. Pelczarski — 512 pkt. W kat. wieloczynnościowych 1 — K. Ginalski uzyskał wynik 502 pkt.

Częściowo zatem rozsupłana została tajemnica czarnej tablicy, ale tylko częściowo, bo czym byśmy się nie zasłaniali i nie tłumaczyli, fakt pozostaje nagi i jednoznaczny: wyniki nie dojechały na czas z Lisich Kątów do Warszawy. I tego najbardziej żałuję. Żałuję równie, iż niepotrzebnie podałem przykład Aeroklubu Grudziądzkiego, gdyż mogłem wskazać na inny klub, położony bardziej na południu, skąd do dziś dnia, od maja licząc, nie otrzymałem obiecanych, pełnych wyników zawodów małych rakiet. Jeśli zatem „w odwet" nie uzyskam przez rok czasu prawa wstępu na piękne lisio-kąckie lotnisko — wcale się nie będę dziwił. A w przyszłej powieści, którą może napiszę, akcja toczyć się będzie na tej samej trasie. Tylko mój bohater — detektyw wykryje tajemnicą, bodaj na ostatniej stronie książki, bo w powieściach to się zawsze udaje...

PAWEŁ ELSZTEIN

Piękny start modelu z napędem mechanicznym. Czy małe lotnictwo nie jest wspaniałym sportem?!

PUCHAR BAŁTYKU

Zdobyli modelarze Aeroklubu Warszawskiego

W dniach 25—27 czerwca w Rewie k/Gdyni przeprowadzone zostały XXX Mistrzostwa Polski Modeli Wodnosamolotów, stanowiące obok „Zlotu do Morza" wkład Aeroklubu PRL w uroczystości związane z obchodami Dni Morza. Protektorat nad Mistrzostwami objęli: Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor" oraz Puckie Zakłady Mechaniczne. Głównym organizatorem był, jak co roku, Aeroklub Gdański.

*

Do Gdyni zawodnicy przybyli 25 lipca w godzinach popołudniowych. Dzień następny powitał uczestników imprezy piękną pogodą z trochę za silnym wiatrem wiejącym na morze. Specjalnie przygotowany sprzęt dekoracyjny i startowy pozwolił organizatorom ustawić wszystko bardzo sprawnie i szybko. Szczególnie ciekawie rozwiązano maszty flagowe, które ustawione zostały na specjalnych, składanych statywach. Efektownej całości dopełniała plansza w postaci powiększonego proporczyka i parasole przeciwsłoneczne.

*

Jednym z bardzo uroczystych punktów otwarcia Mistrzostw było tradycyjne rozdanie uczestnikom pamiątkowych proporców, które się i w tym roku wyjątkowo udały organizatorom.

*

W zawodach miała uczestniczyć reprezentacja Jugosławii i obserwatorzy z NRD. Jugosłowianie jednak nie przybyli, gdyż trwają tam przygotowania do Mistrzostw Świata w Finlandii. Zaszczycili natomiast Mistrzostwa swą obecnością kolędzy z NRD K. Seger z Berlina i J. Döhme z Lipska, którzy z wielkim zainteresowaniem obserwowali przebieg naszej imprezy.

*

Pierwszy dzień zawodów był bardzo pracowity, gdyż przeprowadzono trzy kolejki startów. Pozwoliła na to piękna pogoda, sprawna pogoń za modelami złożona z całej floty kutrów rybackich i sprawna działalność sześciu komisarzy z Głównym na czele. I w tym momencie nasuwa się pytanie, czy tak dobrze jak organizatorzy do imprezy przygotowali się zawodnicy. Z przykrością trzeba stwierdzić, że część zawodników zupełnie była nieprzygotowana i chyba traktowała te zawody jako wycieczkę nad nasze polskie morze. Toteż pod

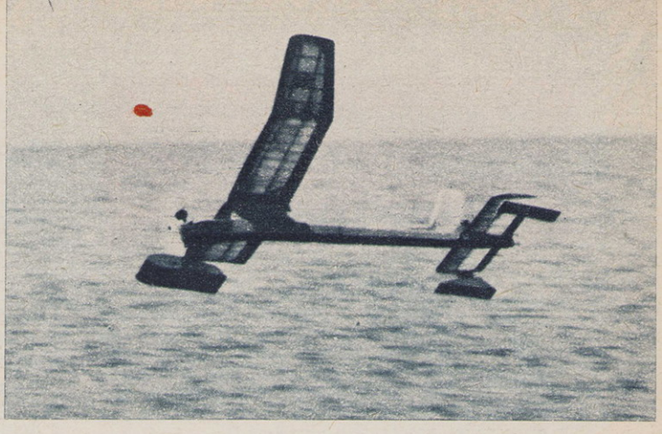
Jerzy Zwoliński — Warszawa — najlepszy w kategorii silnikowej.

rozwagę poddaję tę sprawę wiceprezesom aeroklubów. Radzę przeanalizować wyniki i sprawdzić, co się w klubach robiło przed zawodami. Myślę, że dla turystyki lepszy będzie „Orbis" lub PTTK gdyż tam turystyka nie jest za darmo. Pochwalić trzeba drugą grupę zawodników, którzy z pełnym poświęceniem trwali w lodowatej wodzie. Dobrowolnych kąpielowiczów raczej nie było. Wiadomo, kto pracował, ten i osiągnął wyniki. W trzeciej kolejce pogoda chciała spłatać nam figla. Znad Pucka nadciągnęła straszna burza taka, jakie potrafią grzmieć tylko nad morzem. Nie udało się — zanim zaczęło lać, a „lało jak z cebra" na starcie było już po wszystkim.

26.VII. bardzo silny wiatr na pełne morze. Start przeniesiony na drugą stronę cypla w kierunku Gdyni. Pierwszy kończy zawody Ginalski. Zgodnie z programem około 10.00 godz. zakończono starty.

Mówiąc o programie trudno nie wspomnieć o wydanym przez organizatorów druku. Jest w nim wszystko, co zawodnikowi na zawodach w życiu jest potrzebne. Są tam nazwiska organizatorów, karta uczestnictwa, wykaz nagród, fundatorzy nagród, zwycięzcy poprzednich zawodów, program imprezy, wyciąg z regulaminu, rubryki na wyniki i wszystko o organizatorach i Gdyni. Miłym akcentem oraz uznaniem za wkład pracy w XXX Mistrzostwa Wodnosamolotów dla Szefa Modelarstwa Aeroklubu Gdańskiego, Henryka Skrzypczyka, było wręczenie na ręce sekretarza generalnego APRL listu do prezesa APRL z wyrazami uznania od wszystkich uczestników imprezy.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI



A oto i Rewa, wioska rybacka, tradycyjne już miejsce spotkań modelarzy i „baza małych wodnosamolotów".

Współorganizatorach imprezy. Nie zapomniano tu także o rozkładzie jazdy PKS do Rewy, cenach biletów i informacjach o zakwaterowaniu i wyżywieniu. I znów nasuwa się tu apel do organizatorów innych naszych modelarskich imprez — skorzystajcie ze wzorów Henryka Skrzypczyka.

Uroczystość zakończenia odbyła się w Klubie Morskim Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców w Gdyni. Pierwszy kończy zawody Ginalski. Zgodnie z programem około 10.00 godz. zakończono starty.

Mówiąc o programie trudno nie wspomnieć o wydanym przez organizatorów druku. Jest w nim wszystko, co zawodnikowi na zawodach w życiu jest potrzebne. Są tam nazwiska organizatorów, karta uczestnictwa, wykaz nagród, fundatorzy nagród, zwycięzcy poprzednich zawodów, program imprezy, wyciąg z regulaminu, rubryki na wyniki i wszystko o organizatorach i Gdyni. Miłym akcentem oraz uznaniem za wkład pracy w XXX Mistrzostwa Wodnosamolotów dla Szefa Modelarstwa Aeroklubu Gdańskiego, Henryka Skrzypczyka, było wręczenie na ręce sekretarza generalnego APRL listu do prezesa APRL z wyrazami uznania od wszystkich uczestników imprezy.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

Kazimierz Łapiński — Białystok — najlepszy w kategorii gumówek.

Andrzej Krupa — Rzeszów — zajął drugie miejsce w kat. silnikowej.

WYNIKI XXX MISTRZOSTW POLSKI WODNOSAMOLOTÓW W REWIE 25—27 CZERWCA 1965 R.

Kat. modeli z napędem gumowym

1. Kazimierz Łapiński, Białyst.	—	179 + 119 + 73 + 146	= 517 pkt
2. Paweł Włodarczyk, Warszawa	—	80 + 77 + 105 + 111	= 373
3. Jerzy Markiewicz, Opole	—	102 + 101 + 85 + 84	= 372
4. Józef Lenard, Gdańsk	—	79 + 66 + 71 + 112	= 328
5. Józef Müler, Grudziądz	—	81 + 91 + 49 + 80	= 301

startowało 12 zawodników.

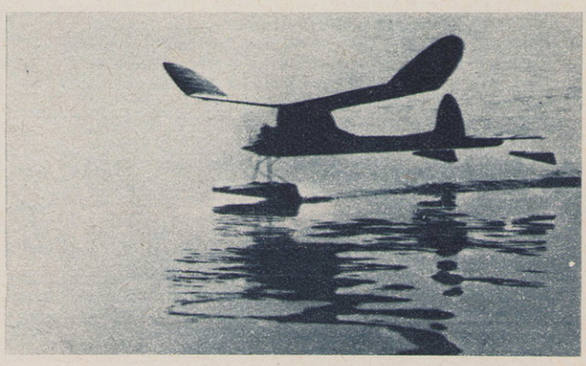
Kat. modeli z napędem silnikowym

1. Jerzy Zwoliński, Warszawa	—	105 + 104 + 125 + 98	= 432 pkt
2. Andrzej Krupa, Podkarpacki	—	63 + 36 + 63 + 180	= 342
3. Kazimierz Ginalski, Podkarp.	—	80 + 75 + 92 + 74	= 321
4. Jerzy Krzemiński, War.-Maz.,	—	60 + 0 + 106 + 132	= 298
5. Maksymilian Paździorek, Gliw.	—	66 + 78 + 64 + 89	= 297

startowało 21 zawodników.

Za trzy pierwsze miejsca w obu kategoriach zwycięzcy otrzymali medale i puchary APRL. Ponadto zwycięzcy otrzymali nagrody rzeczowe w postaci zegarków ufundowane przez „Dalmor".

Nagrody przechodnie zdobyli: 1. Główną nagrodę, przechodnią — „Puchar Bałtyku" — zdobył Aeroklub Warszawski. Nagroda ufundowana została przez Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor" w Gdyni. 2. Puchar Puckich Zakładów Mechanicznych dla Aeroklubu Białostockiego zdobył Kazimierz Łapiński — gumówki. 3. Puchar Woj. Komit. Kult. Fiz. i Turystyki dla Aeroklubu Warszawskiego zdobył Jerzy Zwoliński — silnikówki. 4. Puchar Przewodniczącego Powiatowej Rady Narodowej w Pucku dla Aeroklubu, którego trzech zawodników uzyskało najlepszy wynik w klasie modeli z napędem gumowym zdobył Aeroklub Warszawski. 6. Puchary Dyrektora Puckich Zakładów Mechanicznych dla zawodników przodujących w mistrzostwach wodnosamolotów na przestrzeni lat 1965—1969 zdobył w klasie modeli z napędem gumowym — Łapiński, a w klasie modeli z napędem silnikowym — Zwoliński.



Dwa starty. **Foto: St. Jasko**

Z NOTATNIKA PILOTA DOŚWIADCZALNEGO

SAMOUKI

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

Poniżej publikujemy kolejny fragment wspomnień pilota doświadczalnego inż. Andrzeja Abłamowicza. Wspomnienia te dotyczą okresu naszego dwudziestolecia.

ZACHOROWAŁEM. To był ciężki kliniczny przypadek. Należało udać się do dobrego specjalisty, może do szpitala. Tymczasem nie leczona choroba przeszła w stan chroniczny. Po zakażeniu Bodzowem i Żarem nic już nie mogło mnie uratować, dlatego z pierwszym powiewem przedwiośnia za poradą Józka Szypuły wybrałem się do Jeżowa (dawniej Grunau) cieszącego się ugruntowaną sławą europejską jeśli nie światową z racji występowania nad tym terenem zjawiska fali stojącej znanej pod nazwą „Moazagotl". Nie znam dokładnie historii powstania tej nazwy, ale wydaje mi się, że pochodzi ona od Gotlieba Moaza — górala, który miał w dawnych czasach konszachty z Liczyrzepą — królem gór (Karkonoszy). Mówiąc konkretniej „Moazagotl" była to stojąca soczewkowata chmura sygnalizująca nieomylnie występowanie fali. Obydwaj z Józkiem nie byliśmy na tyle zaawansowanymi szybownikami, by fala stanowiła dla nas jakikolwiek magnes, tym bardziej, że przedostanie się z lotu żaglowego nad zboczem w rejon jej działania wymagało nie byle jakich umiejętności. Tym co nas ciągnęło do Jeżowa było kilkunastokilometrowe zachodnie zbocze stwarzające idealne możliwości lotów żaglowych.

Przedłużone samowolnie ferie wielkanocne okazały się bardzo odpowiednim momentem do wyjazdu na szybowisko. Ten bądź co bądź niemoralny czyn uczniowski został srogo ukarany, bowiem z powodu braku silniejszych wiatrów i tym razem nie udało mi się wykonać lotu żaglowego — warunku dla uzyskania kategorii „C". Jedynym konkretnym zyskiem było wylaszowanie na Grunau-Baby — tu zwanego „Bebikiem". A w ogóle sezon nie zapowiadał się ciekawie. Sekcja Lotnicza rozpoczynała właśnie „świętą wojną" z Aeroklubem Krakowskim, który ocknął się znacznie później niż przedsiębiorczy studenci, ale za to bardzo głośno zgłaszał pretensje do naszego sprzętu i szybowiska. Zanosiło się na to, że Bodzów zostanie odstąpiony aeroklubowi, a my tj. sekcja — przeniesiemy się na Balice, by rozpocząć loty przy pomocy wyciągarek. W tej sytuacji jakiekolwiek wyczekiwanie stawało się oczywistą stratą czasu i dlatego znów wraz z Józkiem Szypułą wyruszyliśmy — tym razem w zupełnie innym kierunku — do Lisich Kątów koło Grudziądza.

Teren szybowiska niczym nie przypominał ani Żaru, ani Jeżowa ani nawet Bodzowa. Było to po prostu lotnisko o lekkiej piaszczystej nawierzchni z dwóch stron okolone niziusieńkimi wzgórkami. Gdyby nie wyciągarka, nie można by tu w ogóle latać na szybowcach (o holu nawet nam się wtedy nie śniło!). Ta właśnie perspektywa latania za wyciągarką była czymś bardzo frapującym, czymś czego należało koniecznie spróbować.

Zespół ludzi, z którymi się tu zetknęliśmy wydał mi się po prostu wyjątkowo sympatyczny. Rej wodził pan Tadeusz Ruciński, postawny i nieco tęgawy mężczyzna o rumianej twarzy i niezwykle wesołym spojrzeniu. A jak opowiadał kawały i jaki pikantny smak umiał im nadać...! Mechanikiem był pan Zaborowski, przedstawiciel tej generacji, dziś już niestety wykruszającej się, dla której nie było nic ponad sprawami opieki nad sprzętem. Po prostu sprzęt był dla niego aż tak ważny, że nawet mi na myśl nie przyszło, że pan Zaborowski może mieć swoje prywatne sprawy, inne niż te, przy których go co dzień widywałem. Pilotami samolotowymi byli: chorąży Jurek, mężczyzna małomówny po pięćdziesiątce, — i dużo młodszy Józef Dobrzański. Z nimi stykaliśmy się znacznie rzadziej z racji rozbieżnych zainteresowań.

Młodą generację reprezentowali Bernard Kopicki i Cyryl Szczutkowski, którzy w szybownictwie stawiali dosłownie pierwsze kroki.

Nastrój w Lisich Kątach panował familijny — ot niemal dobrowolne zgromadzenie entuzjastów lotnictwa. Dość powiedzieć, że mimo miesięcznego tam pobytu nigdy nie dowiedziałem się z całą pewnością, czy było to w tym czasie lotnisko aeroklubu, czy szkoła szybowcowa Ministerstwa Komunikacji a może Ligi Lotniczej lub PO Służba Polsce?

Moje kwalifikacje „B" kategorii, jednego lotu ze szczytu Żaru i wylaszowanie na „Bebiku" stawiały mnie w rzędzie co najmniej pomocnika instruktora — taki to bowiem był „wielki" dorobek jak na ówczesne czasy. Dlatego też od razu pierwszego dnia dostałem lot za wyciągarką na SG-38 i to od razu na pełny wyciąg. Wrażenie było silne! Zdecydowany energiczny start, napięta i aż drżąca z wysiłku lina biegnąca od zaczepu szybowca w dół i niknąca gdzieś w pół drogi do wyciągarki będącej maleńkim punkcikiem na tle ziemi i wysokość, ta wysokość, dla której na Żarze trzeba było odbyć uciążliwą godzinną podróż, a którą tutaj uzyskiwało się w ciągu kilkudziesięciu sekund, to było to, dla czego warto było tu przyjechać!

Wkrótce lataliśmy już z wyciągarki na „Bebiku", a nawet szykowało się coś nowego: start z dolnego zaczepu. Odmienność takiego startu polegała na tym, że linę przyczepiało się do zamka znajdującego się mniej więcej tuż przed środkiem ciężkości szybowca. Po oddzieleniu się od ziemi, szybowiec samoczynnie starał się przybrać najkorzystniejsze położenie dla wznoszenia. Start taki okazał się w praktyce nawet łatwiejszy od zwyczajnego, z tym że od razu należało być przygotowanym na przeciwdziałanie nadmiernemu zadzieraniu szybowca po oderwaniu się od ziemi. Za to podczas ustalonego wznoszenia szybowiec przypominał jak gdyby latawiec i prawie nie wymagał żadnej interwencji sterami ze strony pilota. A położenie szybowca było imponujące! Horyzont znikał w dole i wydawało się, że człowiek niemal leży na plecach patrząc w zenit. Wariometr szalał, jego wskazówka stawała na oporze i nic w tym nie było dziwnego, bo wznoszenie było rzędu kilkunastu metrów na sekundę!

Obiektywny zysk spowodowany startem przy użyciu dolnego zaczepu polegał oczywiście na uzyskaniu znacznie większej wysokości w chwili odczepienia liny i rozpoczęcia lotu swobodnego. O ile normalnie uzyskiwało się około 200 — 250 metrów, to z dolnego zaczepu nierzadko wyraźnie przekraczało się wysokość 300 metrów. Była to tak zawrotna wysokość, że Józek w jednym z lotów wykonał — oczywiście na „Bebiku" — pętlę. Byłem dla niego pełen uznania, ale nie zamierzałem iść w jego ślady. Przede wszystkim nie wiedziałem z miarodajnego źródła jak należy poprawnie wykonać pętlę, a ponadto nie tylko że nie leciałem nigdy w charakterze pasażera (a cóż dopiero ucznia!) w samolocie czy szybowcu dwumiejscowym wykonującym akrobację, ale nawet „z bliska" nie widziałem takiej figury.

Los sprawił, że do Lisich Kątów przyjechał Józka znajomy z Jeżowa. Znajomy ten miał już kategorię „C" i dlatego zachowywał się z niedwuznaczną wyższością. I to pewnie stało się przyczyną faktu, że zacząłem jednak rozmyślać na temat ewentualnego wypróbowania tej bądź co bądź nowej dziedziny latania. Józek, który miał już własne doświadczenia pod tym względem, twierdził, że to nic trudnego i że wystarczy w zasadzie tylko szybowiec rozpędzić, a następnie ściągnąć drążek sterowy. Jeśli to prawda, a nie zwykła poza ze strony Józka — myślałem — to nie musi to być trudne...

Pogoda była piękna, nastrój radosny a loty trwały od rana. Nadeszła wreszcie moja kolej. Wsiadłem do „Bebika", zapiąłem pasy, starannie je dociągnąłem i zamknąłem owiewkę kabiny. Tylne sworznie pasowały do otworów, zamek owiewki „trzymał", wiatrochron był czysty. Wszystko było przygotowane do startu, więc kolega trzymający w górze czerwoną tarczę odwrócił ją białą powierzchnią w kierunku wyciągarki. Lina powoli zaczęła się napinać, czemu towarzyszyło przechylanie tarczy sygnalizacyjnej aż do położenia poziomego. To były bardzo charakterystyczne sekundy. Najpierw można było zaledwie zauważyć, że lina drgnęła, później zaczynała się prostować kosząc trawę i chyba przypominając pełznącą w zaroślach żmiję. Wtedy na kadłub przenosiło się niemal niewyczuwalne drżenie, a w chwilę później szybowiec energicznie ruszał z miejsca, odrywał się od ziemi i rozpoczynał wznoszenie. Wtedy jeszcze można było zdążyć zaobserwować, jak lina definitywnie się prostuje i unosi od ziemi w kierunku szybowca. Później liny nie było już widać, trzeba było się skupić by nie zbyt energicznie rozpocząć wznoszenie.

W pierwszej chwili „oddałem" nieco drążek sterowy, aby następnie stopniowo wycofać ten ruch, a nawet trochę „ściągnąć" drążek. Szybowiec szybko, lecz statecznie wznosił się ku górze. Wskazania prędkościomierza były ustalone, natomiast wysokościomierz potwierdzał rosnącą wysokość, wariometr stał na oporze. Patrząc w bok widziałem, że jestem coraz wyżej a horyzont stawał się coraz to rozleglejszy. Teraz należało przejść do lotu poziomego by odczepić linkę. Suchy trzask potwierdził zwolnienie zaczepu. Zrobiło się wyraźnie ciszej i szybowiec leciał teraz lotem swobodnym. Zerknąłem na prędkościomierz, wskazywał nieco za dużą prędkość. Decyzja przyszła nagle. Ustaliłem kierunek lotu, sprawdziłem czy nie mam mimowolnego zwisu (przechyłu) i ruchem drążka sterowego od siebie zacząłem rozpędzać szybowiec. Przód kabiny, tak zwana maska, był już poniżej linii horyzontu, z każdą sekundą zmieniał się szum szybowca stając się coraz głośniejszy — prędkość wzrastała! Wskazówka prędkościomierza konsekwentnie posuwała się po tarczy przyrządu: 90, 100, 110, 120 km/h — dość, powinno wystarczyć! Szybkim energicznym ruchem ściągnąłem ku sobie drążek sterowy. To, co teraz nastąpiło, było dla mnie wielkim i niemiłym zaskoczeniem. Zdążyłem się zorientować w tym co się dzieje z szybowcem poczułem nagle przytłaczający wzrost ciężaru własnego ciała. Głowa bezwładnie opadła — jak mi się wydawało — pomiędzy kolana. Powieki stały się ciężkie a policzki obwisły. Zaskoczenie było zupełne, zdezorientowanie całkowite. Tymczasem szybowiec ucichł. Należało koniecznie zorientować się w sytuacji. Podniosłem głowę i rozglądałem się. Zobaczyłem wszystko „nie na swoim miejscu". Nade

mną była ziemia a pode mną niebo. Zanim zdołałem uporządkować spostrzeżenia i zastanowić co należy teraz zrobić szybowiec przyjął pozycję bardzo stromą, celując przodem w ziemię, co kwalifikowało się do wyprowadzenia go poprzez ściągnięcie ku sobie drążka sterowego. Tym razem ruch drążkiem był jednak znacznie ostrożniejszy. Znów poczułem wciskanie w fotel ale nie tak silne jak poprzednio i wkrótce wszystko wróciło na swoje miejsce, to znaczy ziemia znalazła się w dole a niebo w górze.

Wykonałem energiczny zakręt i na zwiększonej prędkości powróciłem nad miejsce startu. Ten pośpiech, jak sobie później uprzytomniłem, wywołany był chęcią jak najszybszego oddalenia się od miejsca, w którym spotkały mnie zaskakujące i jakże niemiłe wrażenia. Po chwili wylądowałem przy grupie. Koledzy patrzyli na mnie z niekłamanym podziwem, a we mnie o lepsze walczyły dwa uczucia: respekt przed jakąkolwiek akrobacją i radość, że ten wybryk mam już poza sobą.

Wieczorem leżąc w baraku na pryczy zastanawiałem się, dlaczego łatwiej jest dowiedzieć się jak wykonać pewien manewr lub zadanie, a rzeczą niemal niemożliwą jest usłyszeć na jakie wrażenie należy być przygotowanym? Przecież o wrażeniach, które powodują przyspieszenia, nie tylko mi nikt nigdy nie powiedział, ale także nie natknąłem się nigdy na ich opis. Być może w szkoleniu samolotowym — na dwusterze — nie jest to takie ważne, bo wrażenia przychodzą same, podczas gdy instruktor demonstruje nowy element pilotażu, ale na szybowcu)... Postanowiłem sobie i postanowienia tego dotrzymałem, że gdybym sam był w roli instruktora, to zawsze i o tym aspekcie nowego doznania szczegółowo poinformuję ucznia. Świadkiem niech będzie Maciek Michalski, którego wypuszczałem na pierwszy samodzielny lot na „Bebiku" — na wyciągarce.*

Upragniona kategoria „C" okazała się czymś niemal niezauważalnym. Po prostu po zwolnieniu zaczepu zacząłem krążyć, a wariometr zamiast opadania wskazywał wznoszenie. Towarzyszyło temu początkowo „westchnięcie" szybowca, coś w rodzaju przeciągłego „uuuh" — takiego jak tuż po starcie ze szczytu Żaru. Całą uwagę miałem skupioną na wskazaniach wariometru i właściwie nic więcej nie widziałem i nie zaobserwowałem. Nagle wszystko się skończyło i dalszy lot był podobny do innych.

Przed lądowaniem przeleciałem wzdłuż maleńkiego zbocza na skraju lotniska. Teraz wariometr wskazywał „0". Przeleciałem więc jeszcze raz i jeszcze. Nie liczyłem tych przelotów, ale gdy wylądowałem okazało się, że w tym jednym locie przebyłem w powietrzu mniej więcej tyle minut ile wynosiła suma moich wszystkich dotychczasowych lotów razem wziętych. To dopiero była radość!

Stanowczo warto było tu przyjechać. Bilans pobytu był ogromnie dodatni: opanowanie lotów za wyciągarką, starty z dolnego zaczepu, pierwsza pętla i najprawdziwszy w świecie termiczny lot żaglowy to było więcej niżbym się mógł spodziewać w najśmielszych marzeniach.

Jak się okazało, było to jeszcze nie wszystko. Na odjezdnym spotkała mnie jeszcze jedna wielka przyjemność. Do szybowca, w którym siedziałem, zaczepiono linkę. Tylko, że tym razem drugi jej koniec nie biegł do wyciągarki lecz został przywiązany (tak — właśnie przywiązany!) do płozy „Kukuruźnika". W samolocie siedział pan Dobrzański. Samolot wzniecił chmurę kurzu, po czym ruszył powoli z miejsca. Lina zaczęła się powoli napinać. Ktoś ją trzymał w połowie jej długości, by naprężenie było łagodniejsze. Gdy wreszcie była już napięta nastąpiła ostatnia faza przygotowania. Sprawdzono, że przed samolotem i przed szybowcem nikogo nie ma i instruktor trzymający skrzydło mojego szybowca uniósł drugą rękę ku górze. Na ten sygnał samolot ruszył pociągając za sobą szybowiec. Po długim jak mi się wydało rozbiegu szybowiec oddzielił się od ziemi podążając w ślad za niezgrabnie podskakującym „Kukuruźnikiem". Wreszcie samolot także oderwał się od ziemi, jeszcze raz musnął jednym kołem jej powierzchnię i... byliśmy już w powietrzu. Oddalaliśmy się wyraźnie od lotniska a wysokość rosła powoli. Pomiędzy samolotem i szybowcem falowała łagodnie 120-metrowa cienka stalowa lina. Nie zawsze to falowanie było takie łagodne. Raz i drugi lina znienacka się naprężyła i wtedy następowało szarpnięcie. W miarę jak wysokość rosła a czas płynął — szarpnięć było coraz mniej. Przede mną balansował w powietrzu samolot a ja starałem się ze wszystkich sił lecieć w ślad za nim. Uwagę miałem skupioną w najwyższym stopniu, zwłaszcza gdy przechylenie samolotu sygnalizowało rozpoczęcie zakrętu.

Napięcie powoli słabło, tak że miałem już czas na przyjrzenie się okolicy. Pięknie wyglądała Wisła a i Grudziądz było widać dość wyraźnie. Ziemia zaczynała przypominać wielką naturalną mapę — w każdym razie można było już obserwować kontury lasów, drogi i tory kolejowe.

Samolot leciał teraz ku szybowisku i po pewnym czasie znalazł się nad nim. Z żalem zauważyłem, że pilot samolotu przechyla go teraz ze skrzydła na skrzydło, co było umówionym znakiem do odczepienia. Nie było rady — szczęknął zaczep i szybowiec pozostał w locie swobodnym. Po zwolnieniu linki długo jeszcze krążyłem na terenem Lisich Kątów i z uczuciem wdzięczności patrzyłem na to szybowisko, które mnie tak gościnnie przyjęło. Raz jeszcze uświadomiłem sobie jak wiele dał mi pobyt tutaj i jak bardzo pomógł posunąć się naprzód na lotniczej drodze.

Żal było wyjeżdżać. Nie mogłem przecież wiedzieć, że wrócę tu w przyszłym roku — po szlify instruktorskie.

*) Oczywiście to spostrzeżenie odnosi się przede wszystkim do szkolenia szybowcowego na jednosterze — tak jak wtedy uczyliśmy się latać.

BOJOWE KOLEŻEŃSTWO

Od pierwszych dni Wielkiej Wojny Narodowej Luba GUBINA znajdowała się na froncie. Pełniąc służbę w specjalnej grupie lotnictwa cywilnego przewiozła ona na głębokie zaplecze 170 ciężko rannych żołnierzy.

W kwietniu 1943 roku Luba bierze bezpośredni udział w walkach, latając na bombowcach Pe-2. Będąc dowódcą klucza wykonała pomyślnie 23 loty bojowe. Wreszcie wystartowała do 24 lotu...

Było to dnia 14 października 1943 roku. Lotnisko znajdowało się w Leonidowo, sześć kilometrów od Jelni.

Pilne wezwanie na stanowisko dowodzenia pułku szybko rozproszyło panujący od rana beztroski nastrój. Należało bowiem przed natarciem wojsk lądowych wykonać zmasowane uderzenie bombowe na pozycje artyleryjskie i zgrupowane wojska w rejonie Orszy.

Szybko startuje kolejna eskadra. Prowadzi ją dowódca eskadry Nadieżda FIEDUTIENKO. W składzie eskadry znajduje się klucz Luby Gubiny. Grupę bombowców osłania sześć myśliwców.

Artylerią przeciwlotnicza nieprzyjaciela stara się stworzyć zaporę z pocisków przed radzieckimi bombowcami. Widać wybuchające pociski, lecz eskadra śmiało leci według wytyczonego kursu. Cel jest już blisko. Ogień artylerii przeciwlotniczej jeszcze bardziej się wzmaga. Wreszcie jeden z pocisków uszkodził prawy silnik samolotu Luby. Jednakże ona nadal kontynuuje lot. Najważniejsze, aby nie oderwać się od swojej eskadry. A oto już cel pod skrzydłem samolotu. Bomby zrzucone.

Prowadząca eskadry, Nadieżda Fiedutienko wie, że samolot Luby jest uszkodzony, dlatego też powoli wykonuje zakręt po przelocie celu, zamierzając, w wypadku ataku myśliwców nieprzyjaciela, osłaniać uszkodzony samolot ogniem całej eskadry. Lecące w ślad za nimi następne eskadry nie zrozumiawszy manewru Nadieżdy wykonują ostry zakręt i z dużą szybkością odlatują. Za nimi odlatują również myśliwce osłony.

Nie tracąc nadziei na pomyślny powrót do własnej bazy eskadra Nadieżdy Fiedutienko w zwartym ugrupowaniu przelatuje nad frontem. Oto już Orsza pozostała z tyłu. Obecnie jak najkrótszą drogą do Leonidowa — do domu. Jednakże coraz gorzej pracuje lewy silnik samolotu Gubiny. Jej klucz zaczyna zmniejszać prędkość i wysokość lotu.

Na domiar złego zza chmur ukazują się myśliwce nieprzyjaciela. Wywiązuje się nierówna walka. Wykorzystując nieobecność myśliwców radzieckich, nieprzyjacielskie samoloty coraz odważniej atakują bombowce. Dwa Messerschmitty zbliżają się z tyłu do samolotu Ireny Osadze. Celne serie trafiają w zbiornik benzynowy. Samolot stanął w płomieniach. Ręka ranna, twarz pocięta odpryskami szkła organicznego, pali się odzież, płomień obejmuje twarz i ręce, lecz ona stara się nadal pilotować samolot, nie odrywając się od samolotu Gubiny i osłaniając go ogniem swoich karabinów. Nawigator Wala Wołkowa prowadzi nieprzerwany ogień z karabinu maszynowego dopóki pocisk nie trafił ją w głowę. Ogień i dym wypełniają kabinę. Irena daje polecenie, aby załoga opuściła samolot, sama skacze ostatnia. Piraci powietrzni przenoszą ogień na spadochroniarzy. Udaje im się przestrzelić spadochron strzelca-radiotelegrafisty, Gorskiego. Zwiększyło się tempo opadania i Gorski w trakcie przyziemienia uszkodził kręgosłup. W lepszej sytuacji znalazły się Irena i Wala — pomyślnie przyziemiają się. Wszyscy zostali odwiezieni do szpitala.

Inne dwa myśliwce nieprzyjaciela zbliżają się z tyłu do samolotu Ani Jazowskiej. Pierwszy atak został odparty, lecz bombowiec zostaje uszkodzony. Ania Jazowska leci nadal, starając się osłonić dowódcę eskadry. Lecz myśliwce rozpoczęły nowy atak. Pocisk trafia w kabinę i wybucha. Giną wówczas dowódca załogi Ania Jazowska i jej nawigator Lena Ponomariewa. Bombowiec, traci sterowność, wchodzi w ostrą spiralę i uderza w ziemię. Strzelec-radiotelegrafista, Wala Kotow, w ostatniej minucie zdążył opuścić samolot skacząc na spadochronie.

Teraz nieprzyjacielskie samoloty przenoszą atak na uszkodzony samolot Luby Gubiny. Załoga dzielnie odpiera jeden atak za drugim. I dopóki nawigator Katia Batuchtina i strzelec-radiotelegrafista Omielczenko prowadzą ogień, Luba stara się „wydusić" z samolotu jak największą moc, aby oderwać się od wroga.

Faszyści nieprzerwanie atakują. Na bombowcu zostają uszkodzone stery. Luba wydaje rozkaz opuszczenia samolotu. Pierwszy skacze i pomyślnie przyziemia się strzelec-radiotelegrafista Omielczenko, za nim skacze Katia Batuchtina, lecz zaczepia się uprzężą spadochronu o karabin maszynowy i nie może się oderwać od samolotu.

Samolot przechodzi w lot nurkowy. W szybkim tempie zbliża się ziemia. Luba odwraca głowę aby upewnić się czy Katia wyskoczyła i oto widzi, że nawigator wisi bezwładnie. Do ziemi pozostaje kilka sekund. Co robić? Czy skakać, ratując się samej i porzucając na pewną śmierć koleżankę, czy też...? Gubina szybko decyduje się: ostatnim niemal wysiłkiem ściąga gwałtownie drążek sterowy w stronę nie pracującego silnika. Silny podmuch powietrza odrywa nawigatora od kabiny samolotu.

Kilka sekund opadania i Katia otwiera spadochron. Z zapartym tchem śledzi opadający samolot, szukając na niebie drugiej kopuły spadochronu, na którym powinna skakać jej koleżanka bojowa i dowódca. Lecz w powietrzu nikogo więcej nie ma. Natomiast na ziemi widać wybuch w miejscu, gdzie spadł samolot.

W locie tym Luba Gubina znajdowała się na zbyt małej wysokości, aby mogła jeszcze opuścić samolot. Poniosła śmierć ratując życie pozostałych członków swej załogi. Do ostatniej chwili spełniała swój obowiązek dowódcy.

Koleżanki bojowe, Luba Gubina, Ania Jazowska i Lena Ponomariewa zostały pochowane we wsi Iwankowo w obwodzie smoleńskim. Obecnie wieś ta nosi nazwę Gubino.

(L. H.)

Nasi KORESPONDENCI piszą

V OKRĘGOWE ZAWODY SZYBOWCOWE ZIEMI RZESZOWSKIEJ

Na starcie I Okręgowych Zawodów Szybowcowych Ziemi Rzeszowskiej stanęło 24 pilotów z 8 aeroklubów, w tym piloci z Czechosłowacji i Węgier. Na zdjęciu — zawodnicy przed odprawą startową. Foto: T. Budziński (2)

NA lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego w Jasionce rozegrano kolejne, V Okręgowe Zawody Szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej. Na starcie stanęło 24 zawodników 8 aeroklubów z Rzeszowa, Krosna, Stalowej Woli, Mielca, Nowego Sącza, Lublina, Preszowa (CSRS) i Budapesztu. Ze względu na niepogodę rozegrano tylko 3 konkurencje: **docel — powrót 116 km Jasionka — Turbia — Jasionka, trójkąt 104 km** Jasionka — Dębno — Jeżowe — Jasionka oraz **konkurencję pilotażową.**

Pierwszą konkurencję, docel — powrót 116 km, ukończyło 11 zawodników. Najlepszym był Stanisław Kluk, reprezentant St. Woli. Trasę 116 km przeleciał on w czasie 1 godz. 50 min., 2. Mirosław Nalepa Rzeszów, 3 Marek Pawluk, St. Wola, 4. Tadeusz Stępczyk, Mielec, 5. Adam Zięba, St. Wola. Pięciu pilotom zabrakło do ukończenia konkurencji 5—6 km. Najbardziej pechowym pilotem tej konkurencji okazał się Jan Gałuszka z Krosna, który lądował 1 km od mety. Najlepiej z zagranicznych pilotów spisał się Csaba Palotai z Budapesztu, któremu do ukończenia konkurencji zabrakło 6 km.

Dopiero na piąty dzień, od rozegrania pierwszej konkurencji, pogoda pozwoliła na rozegranie konkurencji drugiej, którą był trójkąt 104 km. Konkurencję ukończyło 8 zawodników. Najlepszy czas dnia i pierwsze miejsce uzyskał Mirosław Nalepa z Rzeszowa — 53 km/godz. Znów silny wiatr i słabe warunki termiczne miały decydujący wpływ na wyniki konkurencji.

24 szybowce na rzeszowskim lotnisku Jasionka dobrze świadczą o ambicjach organizatorów. Jeśli w roku przyszłym dopisze pogoda zawody rzeszowskie mogą przynieść wiele ciekawych osiągnięć.

Klasyfikacja po dwóch konkurencjach przelotowych przedstawiała się następująco: 1. Mirosław Nalepa, Rzeszów — 54.1 pkt; 2. Tadeusz Stępczyk, Mielec — 50,7, 3. Władysław Wójcicki, Krosno — 45,0, 4. Jan Prokop, St. Wola — 43,5, 5. Jan Gałuszka, Krosno — 39,4.

W ostatnim dniu zawodów, wobec braku warunków termicznych, kierownictwo zawodów zarządza konkurencję pilotażową. Wygrywa ją reprezentant Aeroklubu Podkarpackiego Władysław Wójcicki przed swymi kolegami klubowymi Jerzym Markiewiczem i Józefem Kusibą.

A oto końcowe wyniki V Okręgowych Zawodów Szybowcowych Ziemi Rzeszowskiej:

1. **Władysław Wójcicki Krosno — 67,0 pkt.**
2. **Mirosław Nalepa, Rzeszów — 66,1 „**
3. **Tadeusz Stępczyk, Mielec — 63,7 „**
4. **Jan Gałuszka, Krosno — 58,4 pkt.**
5. **Jan Prokop, St. Wola — 52,5 „**
6. **Józef Kusiba, Krosno — 50,4 „**
7. **Stanisław Kluk, St. Wola — 49,4 „**
8. **Zygmunt Skrzypek, Lublin — 48,7 „**
9. **Adam Zięba, St. Wola — 48,0 „**
10. **Tadeusz Budziński, Rzeszów — 43,6 „**

Najlepszy Czechosłowak Stefan Scambura zdobył 39 pkt. i zajął 12 miejsce a najlepszym z Węgrów był Istvan Szalkai — 16,7 pkt i 22 miejsce.

Ogółem, w czasie trwania zawodów, zawodnicy przelecieli łącznie 4 171 km w czasie 188 godz., w tym 4 godz. 36 min. w konkurencji pilotażowej.

Kierownikiem sportowym zawodów był Szef Wyszkolenia Aeroklubu Rzeszowskiego instr. pilot Antoni Schabowski a przewodniczącym Komisji Sędziowskiej — instr. pilot Tadeusz Odor.

Ogólne koszty imprezy: utrzymanie 24 zawodników, w tym czterech zagranicznych, przez 8 dni wyniosły 19 700 zł, z tego Aeroklub Rzeszowski pokrywa kwotę 6 800 zł. **Pozostałą sumę 12 900 zł wygospodarowano dzięki pomocy miejscowych zakładów pracy, którym tą drogą składamy serdeczne podziękowanie.**

W sumie impreza ciekawa, rozgrywana w bardzo trudnych warunkach meteorologicznych. Zdaniem uczestników — doskonale zorganizowana, dająca dużo emocji i sportowego wyżycia się. Żałujemy bardzo, że kapryśna pogoda nie zezwoliła na rozegranie wszystkich planowanych konkurencji, gdyż wówczas wyniki tej imprezy byłyby o wiele lepsze.

Tadeusz Odor

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

STANISŁAW PAWEŁ PRAUSS

URODZIŁ się 28. XI. 1903 r w Warszawie. Dzieciństwo i młodość spędził w Zakopanem oraz Krakowie, gdzie ukończył II Wyższą Szkołę Realną (matura w czerwcu 1921 r.). Wysłuchał rok wykładów na Wydziale Filozoficzno-matematycznym Uniwersytetu Warszawskiego i rok Wydziału Elektrycznego Politechniki Warszawskiej.

Dopiero w jesieni 1923 udało się mu dostać tam, gdzie zamierzał jeszcze w szkole średniej — na Wydział Mechaniczny Politechniki. Tego roku odbył pierwszy w życiu lot na Polu Mokotowskim (samolot „Breguet XIV"), co spowodowało — jak zaznaczył w życiorysie — zapisanie się do sekcji lotniczej Wydziału Mechanicznego. Tam zaprzyjaźnił się i rozpoczął współpracę ze słynnymi później konstruktorami płatowców Stanisławem Rogalskim i Stanisławem Wigurą oraz z wybitnym konstruktorem silników Stanisławem Nowkuńskim. W Kole Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej pełnił społeczne funkcje: bibliotekarza, sekretarza i wiceprezesa sekcji lotniczej. Wszystkie praktyki wakacyjne (dział silników i płatowców) odbywał w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie.

Dyplom inżyniera mechanika (grupa lotnicza) uzyskał w 1928 r i rozpoczął pracę w Państwowych Zakładach Lotniczych, gdzie pozostawał bez przerwy aż do września 1939 r. W r. 1928 został oblatany pierwszy samolot konstrukcji inż. Praussa. Był to „SP—1" — dwuosobowy sportowo-turystyczny górnopłat, prędkość ok. 140 km/h, silnik „Anzani" 45 KM, wejście pasażera odbywało się przez otwór w baldachimie (stąd powszechnie żartobliwa nazwa „latający sedes"). Brał udział jako nawigator w Konkursach Awionetek: na „SP—1" (pilot Nartowski) oraz dwukrotnie na „RWD—2" (pilot Rogalski).

W r 1929 wyjeżdżał do Paryża z ramienia PZL, dla opracowywania projektu samolotu komunikacyjnego z inż. Brunerem . W r 1930 został asystentem na Politechnice u profesora Mokrzyckiego przy katedrze budowy samolotów oraz prowadził wykłady i ćwiczenia w Szkole Samochodowo-lotniczej u inż. Pietraszka, rozpoczął naukę pilotażu w Aeroklubie Warszawskim (instr. inż. Rychter). W r. 1931 otrzymał licencję pilota turystycznego i latał sportowo na własnej (zakupionej za 500 zł) starej awionetce „PZL—5".

Stanisław Paweł Prauss

Jako konstruktor PZL pracował przy myśliwskim „P—1" (Puławskiego), „P—6, „P—7" i zupełnie samodzielna praca: lekki samolot bombardowania dziennego „PZL—23" „Karaś" (oblatany 1934 r.). Wykonał jeszcze dalszą ewolucję „Karasia": PZL—42 i PZL—43 (dla Bułgarii). Bardziej unowocześnionym rozwinięciem „Karasia" był „Sum" z silnikiem BRISTOL „Pegasus XX" o mocy 918 KM lub „GNOME-RHONE" — 141 o mocy 1 030 KM, który osiągnął prędkość 470 km/h. Samolot ten (skonstruowany w 1936 r) nie zdążył wejść do eskadr bojowych. Na prototypie „Suma — PZL—46" odbył się jeden z najbardziej ryzykownych śmiałych lotów kampanii wrześniowej. Na ewakuowanym do Rumunii „Sumie" załoga: pil. inż. Riess, strzelec sam. kapr. Urbanowicz i pasażer mjr Galinat odbyła lot w dniu 27. IX. 1939 r z Bukaresztu do Warszawy (Pole Mokotowskie) i następnego dnia przed kapitulacją odleciała do Rygi. Prauss współpracował także przy samolotach sportowych konstruowanych w PZL.: „PZL-4", „PZL—16"

17. IX. 1939 r przekroczył granicę rumuńską i przez Jugosławię, Włochy i Francję dostał się do W. Brytanii. Tam pracował w wytwórni samolotów „Westland" (3 lata)' w wydziale technicznym Dowództwa Polskich Sił Powietrznych w Londynie (1 1/2 roku), jako profesor na wydziale polskim Politechniki w Londynie (1 rok), następnie praca na stanowisku konstruktora w wytwórni „De Havillanda" — do chwili obecnej. Przez pewien czas w okresie powojennym prowadził prywatny warsztat mechaniczny i laboratorium fotograficzne.

Wylatał około 800 godzin na samolotach: „Caudron G—3", „Hanriot XXVIII", „Albatros B—2", „SP—1", „JD—2", „JD—2 bis", RWD—2—4—5—8—10—13—16—21—23", „PZL—5", „PZL—5 bis", „PZL—23".

Odznaczony dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi (po raz pierwszy za wybitną działalność konstruktorską, po raz drugi za zasługi położone na polu lotniczego sportu).

(J. KĘDZ.)

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

NIEDOTŁENIENIE I PRZYSPIESZENIA

Władysław Chyżowski — Szczecin, Jan Świerczyński — Solec Kujawski. Personel latający, mogący znaleźć się w warunkach niedotlenienia, powinien znać zagadnienia choroby wysokościowej, a jednocześnie pamiętać, że **korzystanie z urządzeń tlenowych przyczyni się do uniknięcia i pełnego zabezpieczenia przed tym niebezpieczeństwem.**

Problemy fizjologiczne związane z lotami warunkują dwa zasadnicze czynniki, a mianowicie: wysokość i prędkość lotu. Pierwszy z nich łączy się ze spadkiem ciśnienia i związanym z tym, obniżeniem ciśnienia cząstkowego tlenu, drugi zaś z przeciążeniami. Czynniki te wpływają ujemnie na równowagę czynności życiowych ustroju.

Aby ochronić personel latający przed szkodliwym działaniem obniżonego ciśnienia atmosferycznego, stosuje się kabiny hermetyczne, wysokościowe ubiory kompensacyjne oraz udoskonalone aparaty tlenowe. W celu zapobiegania szkodliwemu działaniu przyspieszeń na pilotów używane są ubrania przeciwprzeciążeniowe. Ustrój ludzki jest mało odporny na szkodliwe działania wysokości i przyspieszeń. **Odporność tę można jednak zwiększyć przez przestrzeganie wskazówek lekarskich i racjonalizację pracy personelu latającego oraz ćwiczenia fizyczne.**

Józef Salwa — Przygodzice, pow. Ostrów Wlkp. W medycynie lotniczej dla określenia sił mechanicznych działających na ustrój pilota, w czasie zmiany prędkości lub kierunku lotu, używa się terminu przeciążenia. **Przeciążenie jest to stosunek pomiędzy wagą ciała w momencie działania przyspieszenia a jego wagą rzeczywistą.**

O ile, pod wpływem działania przyspieszenia, kierunek oddziaływania siły bezwładności jest zgodny z kierunkiem głowa — nogi, to przyspieszenie takie nazywamy dodatnim. O ile to oddziaływanie przejawia się w kierunku przeciwnym (nogi — głowa), przyspieszenie takie nazywamy ujemnym.

Przytoczony podział nie określa oczywiście fizycznego charakteru działającego przyspieszenia.

Lot na współczesnych samolotach stwarza dla ustroju pilota pewien zespół warunków środowiskowych, oddziałujących nieustannie na jego układy fizjologiczne i narządy. Zachowanie równowagi pomiędzy ustrojem a tym specyficznym środowiskiem zewnętrznym, czyli utrzymanie prawidłowego stanu czynnościowego i anatomicznego, jest możliwe dzięki zdolności przystosowania się ustroju do zmiennych warunków środowiskowych. Możliwości adaptacyjne są jednak ograniczone, i to przede wszystkim, przez siłę działającego bodźca. Nadmiernie działający bodziec może doprowadzić do załamania mechanizmów adaptacyjnych, a tym samym do wystąpienia stanów patologicznych.

Wśród czynników mogących szkodliwie wpływać na pilota, w czasie lotu na współczesnych samolotach, ważne miejsce zajmują tzw. przyśpieszenia. Dla zrozumienia istoty przyspieszeń oraz mechanizmu ich działania na ustrój, konieczne jest zaznajomienie się z niektórymi podstawowymi zasadami fizyki, ściśle biorąc dynamiki. Przyspieszenia występujące w czasie lotu są tak skomplikowane, że wielkość ich na podstawie wzorów można obliczyć jedynie z dużym przybliżeniem i to tylko w odniesieniu do poszczególnych faz lotu. Bardziej dokładną charakterystykę przyspieszeń można uzyskać za pomocą specjalnych przyrządów pomiarowych, zwanych przyspieszeniomierzami, (akcelerometry) lub przyspieszeniografami (akcelerografy).

Dr HENRYK KLIMEK

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

CZECHOSŁOWACJA. Z okazji lotu kosmicznego P. Bielajewa i A. Leonowa oraz statku „Gemini 3" wydano tu serię, złożoną z czterech znaczków o wartościach nominalnych: 2 znaczki po 60 h, oraz 2 znaczki po 3 Kcs. Znaczki wydrukowano w parkach (znaczek za 60 h + znaczek za 3 Kcs). Reprodukujemy tylko znaczki po 60 halerzy.

KAMERUN. Z okazji „100-lecia UIT" ukazał się w obiegu znaczek o wartości nominalnej 70 fr. Rysunek znaczka przedstawia satelitę „Relay" i emblemat. Znaczki o takim samym rysunku wydały również: Czad (3 znaczki), Gabon (30 fr), Kongo-Brazzaville (100 fr), Rep. Malagaska (50 fr), Mali (20, 30 i 50 fr), Mauretania (250 fr), Niger (25, 30 i 50 fr) Senegal (50, 60 i 80 fr.), Rep. Środkowo-Afrykańska (25, 85 i 100 fr) oraz Wybrzeże Kości Słoniowej (85 fr).

MONAKO. Z okazji „100-lecia UIT" wydano serię, złożoną z 12 znaczków, w skład których wchodzi pięć znaczków poświęconych tematyce kosmicznej. Są to znaczki: za 0,05 fr — satelita „Syncom-II", za 0,10 fr — satelita „Echo-II" za 0,12 fr — satelita „Relay", za 0,18 - satelita „Łunnik-III", oraz za 0,25 fr — satelita star". Z okazji tej również inne państwa wydają zki związane z tematyką kosmiczną.

BOGUSŁAW KUROWSKI

KRZYŻÓWKA LOTNICZA

POZIOMO: 3 — zabezpieczają pilota (lp); 7 — polski przedwojenny szybowiec szkolny; 8 — inwazja z powietrza; 9 — znajduje się w powłoce balonu; 10 — znany polski szybownik; 12 — wyrzucenie ładunków na spadochronach; 13 — ciało niebieskie wysyłające własne promieniowanie; 18 — imię autora książki „Dywizjon 303"; 19 piękny zawód; 22 — pociąga młodzież; 25 — osłona silnika; 26 — polski radioodbiornik na tranzystorach; 27 — polska „SABENA"; 28 — szybowcowy mistrz Polski na 1964 rok; 29 — płyta szklana; 30 — antycyklon.

PIONOWO: 1 — ramię zbrojne narodu; 2 — utrudnia zimą loty; 4 — dawniej służył do latania, teraz do robienia zdjęć; 5 — jej trenerem jest Józef Dankowski; 6 — miasto, w którym urodził się M. Kopernik; 11 — szczególny przypadek prostokąta; 12 — pilot musi mieć dobre; 14 — Międzynarodowa Federacja Lotnicza; 15 — rzeka znana lotnikom „Warszawy"; 16 — imię dziewczęce lub rzeka w Polsce; 17 — organ egzaminujący pilotów licencjonowanych; 20 — są sprawdzianem umiejętności pilota; 21 — to, czym jest silnik dla samolotu; 22 — ruchoma część skrzydła; 23 — imię autorki powieści „Nad Niemnem"; 24 — mogą być statyczne lub w locie.

Opracował EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia **15 sierpnia br.**, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza".

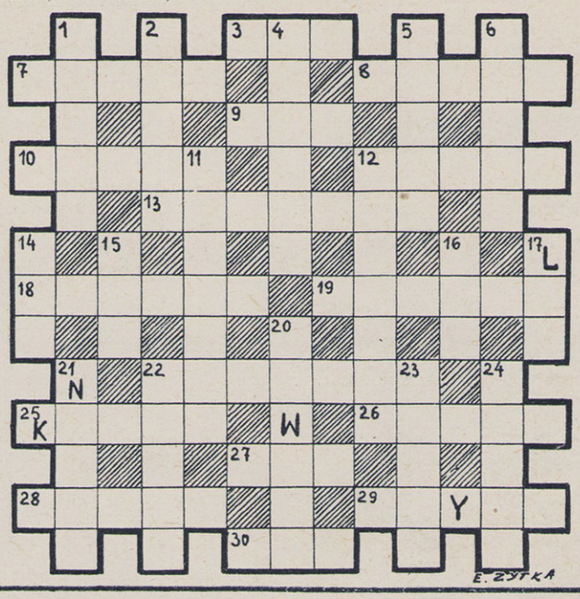
Rozwiązanie „Krzyżówki Lotniczej" z nr 23 „SP" z dnia 6 czerwca 1965 r.

Hasło: PAMIĘTAJ O PRENUMERACIE „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Poziomo: A1 — knypel, A8 — Bishop, C4 — sklejka, D1 — takt, D10 — drut, E5 — front, G2 — pętla, G8 — „Kania", I5 — rurka, J1 — raca, I10 — sala, K4 — dwupłat, M1 — zakręt, M8 — zapora,

Pionowo: 1A — karter, 1H — Mermoz, 3D — Księżyc, 4A — Post, 4J — Ader, 5E — filtr, 7B — keson, 7H — krupa, 9E — trasa, 10A — „Spad", 10J — stop, 11D — rakieta, 13A — pluton, 13H — „Czajka".

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Stanisław Olejnik — Kraków ul. Bronowicka 25; Stanisław Żaba — Niedomice 99, pow. Tarnów woj. krakowskie; Tadeusz Ławacz — Skarżysko Kamienna — ul. Graniczna 34/16 woj. kieleckie.**



PILOT ZAWODOWY

Stanisław Słysz — Studzian, pow. Przeworsk, Leszek Fudalej — Andrzejów k/Łodzi. Pilotem zawodowym można zostać tylko po przeszkoleniu w ramach LPW I i II stopnia (informacje w najbliższym aeroklubie).

O tym, czy kandydat na pilota zawodowego może być przyjęty na szkolenie LPW II stopnia, bez przeszkolenia w ramach LPW I stopnia, zadecydować może tylko przedstawiciel WKR, któremu podlega szkolenie, w porozumieniu z komendantem OSL.

W praktyce jednak nie zdarza się, by pomijano te, choć wstępne, to przecież ważne, etapy szkolenia lotniczego.

POPRZEZ WKR

Krzysztof Lusztyn — Tarnów, Zygmunt Pocztarski — Szczytno. W sprawie wojskowych kursów lotniczych, wojskowej służby zawodowej oraz odroczeń z zasadniczej służby wojskowej, ze względu na naukę, w szkole średniej, należy skierować się do najbliższej komendy WKR lub WKW, gdzie otrzymacie wyczerpujące informacje w tych sprawach.

KŁOPOTY MODELARZY

Radomil Tomas — Teplicka 53/224, Decin IV, CSRS, jest doświadczonym modelarzem lotniczym. Jego ostatnim latającym modelem redukcyjnym jest P-40 „Tomahawk", który charakteryzuje się doskonałymi własnościami lotnymi. Obecnie czechosłowacki modelarz pracuje nad modelem polskiego samolotu PZL M-4 „Tarpan". W związku z tym poszukuje egzemplarza czasopisma polskiego „Modelarz", nr 3 z 1963 r. Tą drogą zwraca się więc do polskich modelarzy o pomoc. Gotów jest też nawiązać stałą korespondencję i współpracę z modelarzami z Polski.

Krzysztof Kraszewski — Iława Żagańska, ul. Mickiewicza 6 m. 4, woj. zielonogórskie, poszukuje nowego cylindra do silniczka samozapłonowego „Jaskółka". W zamian może dać sklejkę 1,5 mm.

EGZAMIN DO TOSWL

Jan Polak — Lublin. Egzaminy do Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych, im. gen. Waleregó Wróblewskiego w Oleśnicy, odbywają się w dniach 3. IX. — 10. X. 1965 r.

Kandydaci do TOSWL zdają z matematyki (pisemny i ustny), fizyki (ustny) oraz przechodzą próbę sprawności fizycznej i badania psychologiczne.

ŻYCZENIA

Zygmunt Konieczny — Wysocko Wielkie, pow. Ostrów Wlkp., Henryk Januszewski — Piętno, pow. Turek, Władysław Twardochleb — Kunów Miasto, woj. kieleckie. W miarę możliwości będziemy starali się zamieszczać sukcesywnie ilustracje lotnicze i artykuły na interesujące Was zagadnienia. Dziękujemy za pozdrowienia.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5468 E-62

Stoisko radzieckie (fragment). Od lewej — śmigłowce turbinowe: Mi-6 (pasażerski), Mi-8 (pasażerski) i Mi-10 (latający dźwig); samoloty: Tu-134 (pasażerski turboodrzutowy), An-24 (pasażerski turbośmigłowy), Il-62 (pasażerski turboodrzutowy) i An-12D (pasażerski turbośmigłowy).

Stoisko amerykańskie (fragment). Od góry, kolejno rzędami od lewej: Grumman E-2A „Hawkeye" (latająca stacja radarowa), Lockheed C-130 „Hercules" (transportowiec), Grumman

DWIE POTĘGI LOTNICZE NA SALONIE PARYSKIM

pod takim tytułem zamieściło znane francuskie czasopismo lotnicze „Aviation Magazine International" zdjęcia ekspozycji radzieckiej i amerykańskiej na tegorocznym Salonie Paryskim.

Związek Radziecki przedstawił wyłącznie cywilny sprzęt lotniczy (zdjęcie górne), Stany Zjednoczone AP — tylko sprzęt wojskowy (zdjęcie dolne). Jak wiadomo ekspozycja radziecka była rewelacją Salonu, a wystawiony sprzęt stale oblegany przez tłumy publiczności. Czego nie można było powiedzieć o stoisku USA.

A więc: Dwie potęgi lotnicze, ale dwa różne światy.

A-6A „Intruder" (szturmowiec), Ling-Temco-Vought F-8 „Crusader" (szturmowiec), Douglas A-4E „Skyhawk" (szturmowiec), North American A-5 „Vigilante" (szturmowiec), Republic F-105F „Thunderchief" (treningowiec), Grumman OV-1 „Mohawk" (samolot pola walki), Beechcraft NU-8F „Seminole" (łącznikowy), McDonnell F-4C „Phantom-II" (szturmowiec), McDonnell RF-101 „Voodoo" (fotozwiad), Lockheed P-3A „Orion" (samolot zwalczający okręty podwodne), North American T-39A (treningowiec), General Dynamics F-102 „Delta Dagger" (myśliwiec) i General Dynamics B-58 „Hustler (bombowiec).